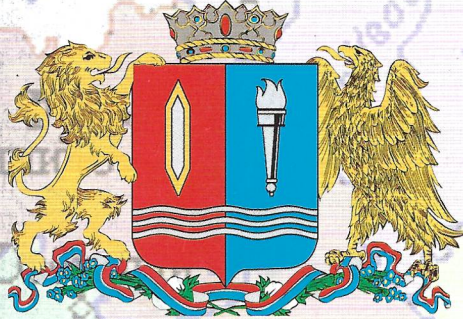




РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ОГУП ИВАНОВСКОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
АВТОВОКЗАЛОВ И ПАССАЖИРСКИХ АВТОСТАНЦИЙ



SCANIA OMNILINK – ДЛЯ ГОРОДСКИХ ПЕРЕВОЗОК



ООО «Скания – Питер»
Автобусный завод

Адрес:

Россия, Санкт-Петербург

Люботинский пр., д. 8

Тел.: +7 (812) 346-68-79

www.scaniapeter.ru



**ПРАВЛЕНИЕ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА**

- Обращение к руководителям регионов – субъектов Российской Федерации..... 4
- Новый исполнительный директор Партнерства..... 4
- Аспекты развития НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»..... 5
- Итоги обследования межобластного маршрута Москва-Иваново..... 7

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКОВСКИЙ РЕГИОН

- Представляем крупнейшего Российского частного оператора рынка автобусных перевозок – «Группа Автолайн»..... 8

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

- Транспортная цивилизация..... 11
- Некоторый хаос..... 11
- Подписано соглашение между правительством и «Автолайном»..... 13
- С презентации на линию..... 13
- Ивановские перевозчики снова собираются митинговать..... 13
- Временное перемирие?..... 14

МИНТРАНС РФ

- Обнадеживающая встреча 15
- Минтранс предлагает ограничить использование личных авто (Новости)..... 16
- В России вырос пассажирооборот транспорта общего пользования (Новости)..... 16
- Автобусы в Москву больше ходить не будут? (Новости)..... 16

ЗАРУБЕЖНЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

- Представляем малый городской (пригородный) автобус А-092 «Богдан» на агрегатной базе ISUZU (Япония)..... 17
- Рождение Богдана..... 21

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

- Поздравляем юбиляра (поздравление Директора Дивизиона «Автобусы» Группы ГАЗ Занозина С.Г.)..... 22

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

- «Переходный период» Смоленского автовокзала..... 23
- Открытие в Москве новых пунктов прибытия-отправления автобусов у метро «Щелковское» и «Аннино» (Новости)..... 24
- Интервью Председателя Правления Лорана Б.О..... 25

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

- 15 февраля состоялось заседание «Круглого стола» по теме: «Региональные аспекты развития грузового автотранспорта в рамках реализации Транспортной стратегии. Сертификация услуг автомобильного транспорта»..... 26
- Выполнение Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»..... 27
- Сопровождение в Российском Автотранспортном Союзе..... 28

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- Закон о транспортной безопасности..... 29

ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ..... 34

Распространяется бесплатно во всех регионах России, странах СНГ и Зарубежья.
Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный Совет:

И.Д. Марчук – Президент Российского Автотранспортного Союза

Б.А. Винокуров – Президент Российской транспортно – экспедиционной компании «Ространссервис»,
Президент Московского областного Транспортного Союза

С.А. Федоров – Первый заместитель Президента – Председателя Совета директоров «Управляющая компания «Автолайн – Транслайт»

А.С. Таксер – Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы

Б.О. Лоран – Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии»

Над номером работали:

Г.Д. Шахматов, А.И. Левятов, Г.Д. Джишкарариани, И.В. Баранова, В.Г. Игнатов, Е.О. Хвостенко, М.Т. Тедорадзе

Разработка дизайн-макета:

ООО «Бригг Лайн»

Адрес Правления Партнерства:

115419 г. Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, п/я 123

Тел./факс: (495) 633-12-89;

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

ОБРАЩЕНИЕ Правления Партнерства к руководителям регионов – субъектов Российской Федерации

Тенденции на рынке межсубъектного сообщения позволяют заявить, что Программа реформирования транспортного комплекса страны реализуется. Воссоздается хорошо забытая система междугородных перевозок. Возрождаются объекты транспортной инфраструктуры. Пассажир за свои деньги теперь хочет получить цивилизованную транспортную услугу.

Включение в Единую Транспортную Систему «Российские Автобусные Линии» все новых и новых регионов - это залог скорейшего достижения цели - создания общероссийского расписания и стабильно работающей маршрутной сети.

Приглашаем Вас к сотрудничеству. По Вашему обращению специалисты Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» обследуют региональную маршрутную сеть, автовокзалы, исследуют рынок перевозок и дадут конструктивные предложения по реформированию этого рынка в конкретном субъекте Федерации. ■

*С уважением,
Правление Партнерства*

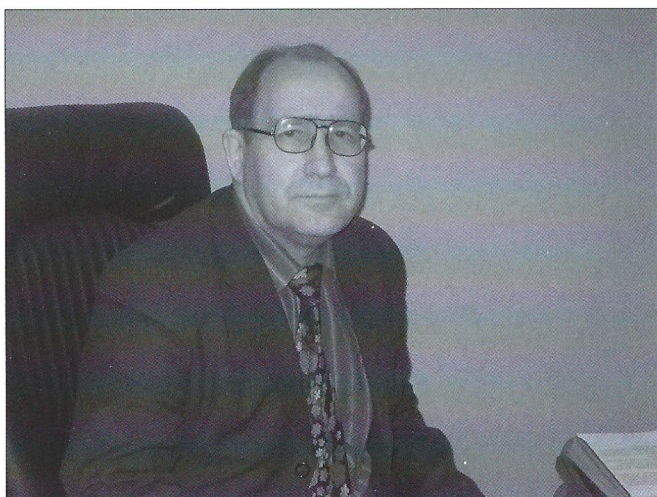
НОВОСТИ

6 и 7 февраля текущего года по приглашению ГУП «Карелавтотранс» в г. Петрозаводске находилась группа специалистов Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» во главе с Председателем Правления **Лораном Б.О.**

Целью приезда группы было ознакомление с работой автовокзала г. Петрозаводска и исследование действующей маршрутной сети междугородных маршрутов Республики Карелия. По словам Лорана Б.О., позиция местной администрации и Главы Республики Карелия Катанандова С.Л. помогла транспортникам региона навести порядок на рынке регулярных междугородных перевозок. Принципиальная позиция директора ГУП «Карелавтотранс» **Кокшарова Н.Б.** и его богатый профессиональный опыт привел нелегальные перевозки в соотношении 0,7% от всего объема рынка автобусных перевозок. ■

*Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»*

Новый Исполнительный Директор Партнерства



**Исполнительный директор
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»
Галкин Анатолий Васильевич**

30 марта на очередном заседании Правления Некоммерческого Партнерства, в должности исполнительного директора Некоммерческого Партнерства был утвержден Галкин Анатолий Васильевич. Кандидатура Галкина А.В. была предложена в связи с тем, что он имеет большой опыт управленческой работы на руководящих должностях. Последние полгода А.В.Галкин является консультантом Председателя Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» по координационным вопросам и вопросам стратегического развития компании.

Родился в 1953г.

Образование: высшее - окончил Московский Энергетический Институт, инженер-электромеханик.

Работал - Генеральным директором Регионального общественного объединения Московский городской центр «Человек, власть, информация» - занимался разработкой и внедрением политтехнологий, вопросами развития структуры компании,

организационным развитием и совершенствованием компании по вопросам использования передовых технологий.

2003 – 2004 гг. - заместитель Генерального директора по управлению персоналом ЗАО «Инфолайн» - входил в состав Совета директоров компании.

1992-2003гг. – начальник самостоятельного отдела Департамента труда и занятости г. Москвы - занимался работой с городскими средствами массовой информации по всем вопросам, касающимся административной и координационной работы предприятий. В 1993 г. были разработаны документы и создан один из первых в г. Москве Совет предпринимателей района «Рязанский», А.В. Галкин был избран его Председателем и работал до 1999 г. В рамках Правительственной Программы помощи ин-

валидам было создано более 120 рабочих мест для трудоспособных инвалидов на предприятиях «Ритм-2» и ООО «Молния». За период работы с 1992 г. по 2003 г. постоянно участвовал в комиссиях различного уровня по подготовке предложений по внесению изменений и принятию «Закона о занятости в РФ» и Трудового Кодекса РФ

1986г.- 1992г. – зам. начальника отдела промышленной электроники завода им. Владимира Ильича (ЗВИ), заместитель секретаря парткома ЗВИ (Московорецкий райком партии) инженер - электроник, начальник бюро отдела промышленной электроники ЗВИ (обслуживание станков с ЧПУ). ■

Аспекты Развития Некоммерческого Партнерства Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Для выполнения задач, стоящих перед Партнерством, постоянно совершенствуется механизм привлечения в него новых членов в лице организаций, не связанных напрямую с Партнерством, но выполняющих аналогичные функции на рынке пассажирских перевозок. В первую очередь нужно выявлять совместные проблемы, стоящие перед перевозчиками, которые могут возникать и решаться административными лицами с учетом опыта решения этих проблем в отдельных организациях. Этот опыт нужно собирать и показывать как преимущество сотрудничества в рамках Партнерства.

Каждый новый член Партнерства должен, прежде всего, на первом этапе получить максимум информации о деятельности всей организации и отдельных ее членов. Наша задача - постараться показать направления возможной совместной работы и выявить взаимные интересы для дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества. Так как наше Партнерство является некоммерческой организацией, не следует на первом этапе искать сиюминутных выгод, быстрых финансовых прибылей, мгновенных коммерческих успехов. Следует так же учитывать, что Партнерство - не благотворительная организация, которая будет решать все вопросы, возникающие перед его членами, тем самым подменяя инициативу каждого. Каждый вступающий в Партнерство должен понимать, что время одиночных действий проходит. Следует так же учитывать, что Партнерство - не благотворительная организация, которая будет решать все вопросы, возникающие перед его членами, тем самым подменяя инициативу каждого. Вступающий в Партнерство должен понимать, что время «одиночников» проходит. Федеральные и региональные власти встали на путь цивилизованного масштабного продвижения

на рынке транспортных услуг системы обслуживания пассажиров, ориентированной прежде всего, на удовлетворение потребностей населения с приоритетно выраженной социальной направленностью, а не только для удовлетворения интересов отдельных перевозчиков и извлечения ими прибылей.

Это потребует разработки специальных программ и проектов, значительных капитальных вложений, внедрения современных технологий и пр., что, естественно, под силу только крупным организациям или объединениям перевозчиков, которые готовы к инновационным исследованиям данного сегмента, разработкам и внедрениям долгосрочных программ, вложению солидных денег во все направления деятельности перевозок, начиная от разработки новых технологий и заканчивая заработной платой и предоставлением социальных гарантий своим работникам.

Членство в Партнерстве должно подразумевать не только понимание глобальности стоящих проблем, но и то, что, вступая в Партнерство, каждый должен приносить свой положительный опыт, свои наработанные идеи, практические советы. Вроде бы, неочевидные, на первый взгляд, вещи могут оказаться в дальнейшем очень перспективными разработками, которые принесут свои дивиденды.

Хотелось бы поделиться одним из примеров. В наше Партнерство входит ряд фирм - производителей подвижного состава, которые изготавливают различные автобусы для перевозки пассажиров. Все автобусы имеют свою специфику, свои параметры, и любой производитель заинтересован в продажах именно его техники. Каждый из них имеет штат маркетологов - специалистов, которые изучают рынок сбыта, потребность в использовании своей техники в тех или иных регионах. Зачастую им приходится

идти практически вслепую, вкладывая в изучение данного направления значительные средства. При этом часто возникают проблемы даже в таких направлениях, как получение информации о том, какие перевозчики работают в данном регионе, какая техника наиболее подходящая в каждом конкретном случае, какова потребность в новой номенклатуре транспорта и многих других вопросах. Между тем, в большинстве случаев, данные вопросы уже изучались другими организациями, и, может быть, даже имеются нужные технические, статистические и иные данные по многим позициям. Получить такие сведения из официальных источников крайне затруднительно, но вот если быть членом Партнерства, то можно провести такие исследования гораздо проще и с гораздо меньшими временными и финансовыми затратами за счет наработок и информации других членов Партнерства. И здесь не идет речь о каких-то панибратских отношениях, просто все задачи решаются с гораздо большей производительностью и эффективностью, да еще и с учетом требований местных властей и заинтересованных организаций. Трудно не согласиться с тем, что возможности Партнерства, а следовательно, и каждого его члена, существенно возрастают при таком подходе. При этом ни коим образом интересы отдельного предприятия не ущемляются, а конкурентная борьба ведется в цивилизованных рамках. Такой подход к решению постановочных задач позволяет снимать многие вопросы уже на стадии проработки любых проектов.

Особое внимание хотелось бы остановить на вопросах работы с властными и административны-

ми структурами. Опираясь на опыт последних лет, можно утверждать, что с каждым днем доля участия администрации в принятии решений по всем направлениям работы, связанными с транспортными перевозками, будет постоянно возрастать. Да и требования к компаниям, занимающимся перевозками, будут сдвигаться в сторону социально значимых программ, в большинстве своем не позволяющих извлекать мгновенные максимальные прибыли. Все это, конечно же, не позволит маленьким компаниям - одиночкам самостоятельно решать вопросы рентабельности своей деятельности и заставит их либо объединяться, либо уходить с данного сегмента рынка. Цели и задачи Партнерства как раз и подразумевают оказание помощи отдельным компаниям в вопросах их дальнейшего развития и позволяют избежать многих подводных камней при решении разнообразных проблем.

Вопросы, затронутые в данной статье, будут найдены под постоянным контролем, их решения в практической деятельности будут постоянно освещаться в нашем информационном бюллетене, и все актуальные проблемы, которыми вы будете делиться с нами в рамках Партнерства, найдут свое отражение на страницах издания «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ» в рубрике «Проблемы и перспективы развития». ■

*Исполнительный директор
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»
А.В.Галкин*

НОВОСТИ

В Москве планируется построить 2 новых автовокзала в районе Щелковского и Каширского шоссе

В ходе рабочей встречи министра транспорта РФ Игоря Левитина и мэра Москвы Юрия Лужкова обсуждались вопросы развития транспортной инфраструктуры города. Особое внимание, было уделено перспективам развития в столице авиатакси. Ю.Лужков проинформировал министра о планах по развитию системы авиатакси между Москвой и близлежащими регионами, отметив, что правительство Москвы приобрело в собственность аэропорт г. Иваново, а также ВПП аэропорта. Планируется, что полеты авиатакси между Москвой и Иваново начнутся уже этим летом. В перспективных планах московских властей - приобретение еще ряда аэропортов, среди которых рассматриваются аэропорты Брянска, Калуги, Петрозаводска, Ульяновска, Липецка, Нижнего Новгорода. По мнению И.Левитина, в этот перечень могут быть включены также И.Левитин поддержал планы правительства Москвы по строительству дороги-дублера Кутузовского проспекта в район Москва-Сити. Он высказал мнение о целесообразности эксплуатации

этой дороги на платной основе. По мнению Министра, проект может быть реализован при помощи механизма государственно-частного партнерства с привлечением средств федерального и городского бюджетов, а также частных инвесторов.

При обсуждении вопросов развития городского пассажирского транспорта И. Левитин и Ю.Лужков констатировали, что 8 имеющихся в городе автовокзалов не отвечают его потребностям. И.Левитин поддержал предложение городских властей о строительстве 2 автовокзалов в районе Щелковского и Каширского шоссе. Он отметил, что этот можно было бы сделать с привлечением средств частных инвесторов. Министр обратил внимание на необходимость проработки схемы доставки пассажиров в центр города городским транспортом. ■

*Финмаркет
12.04.2007*

идти практически вслепую, вкладывая в изучение данного направления значительные средства. При этом часто возникают проблемы даже в таких направлениях, как получение информации о том, какие перевозчики работают в данном регионе, какая техника наиболее подходящая в каждом конкретном случае, какова потребность в новой номенклатуре транспорта и многих других вопросах. Между тем, в большинстве случаев, данные вопросы уже изучались другими организациями, и, может быть, даже имеются нужные технические, статистические и иные данные по многим позициям. Получить такие сведения из официальных источников крайне затруднительно, но вот если быть членом Партнерства, то можно провести такие исследования гораздо проще и с гораздо меньшими временными и финансовыми затратами за счет наработок и информации других членов Партнерства. И здесь не идет речь о каких-то панибратских отношениях, просто все задачи решаются с гораздо большей производительностью и эффективностью, да еще и с учетом требований местных властей и заинтересованных организаций. Трудно не согласиться с тем, что возможности Партнерства, а следовательно, и каждого его члена, существенно возрастают при таком подходе. При этом ни коим образом интересы отдельного предприятия не ущемляются, а конкурентная борьба ведется в цивилизованных рамках. Такой подход к решению постановочных задач позволяет снимать многие вопросы уже на стадии проработки любых проектов.

Особое внимание хотелось бы остановить на вопросах работы с властными и административны-

ми структурами. Опираясь на опыт последних лет, можно утверждать, что с каждым днем доля участия администрации в принятии решений по всем направлениям работы, связанными с транспортными перевозками, будет постоянно возрастать. Да и требования к компаниям, занимающимся перевозками, будут сдвигаться в сторону социально значимых программ, в большинстве своем не позволяющих извлекать мгновенные максимальные прибыли. Все это, конечно же, не позволит маленьким компаниям - одиночкам самостоятельно решать вопросы рентабельности своей деятельности и заставит их либо объединяться, либо уходить с данного сегмента рынка. Цели и задачи Партнерства как раз и подразумевают оказание помощи отдельным компаниям в вопросах их дальнейшего развития и позволяют избежать многих подводных камней при решении разнообразных проблем.

Вопросы, затронутые в данной статье, будут найдены под постоянным контролем, их решения в практической деятельности будут постоянно освещаться в нашем информационном бюллетене, и все актуальные проблемы, которыми вы будете делиться с нами в рамках Партнерства, найдут свое отражение на страницах издания «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ» в рубрике «Проблемы и перспективы развития». ■

*Исполнительный директор
НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии»
А.В.Галкин*

НОВОСТИ

В Москве планируется построить 2 новых автовокзала в районе Щелковского и Каширского шоссе

В ходе рабочей встречи министра транспорта РФ Игоря Левитина и мэра Москвы Юрия Лужкова обсуждались вопросы развития транспортной инфраструктуры города. Особое внимание, было уделено перспективам развития в столице авиатакси. Ю.Лужков проинформировал министра о планах по развитию системы авиатакси между Москвой и близлежащими регионами, отметив, что правительство Москвы приобрело в собственность аэропорт г. Иваново, а также ВПП аэропорта. Планируется, что полеты авиатакси между Москвой и Иваново начнутся уже этим летом. В перспективных планах московских властей - приобретение еще ряда аэропортов, среди которых рассматриваются аэропорты Брянска, Калуги, Петрозаводска, Ульяновска, Липецка, Нижнего Новгорода. По мнению И.Левитина, в этот перечень могут быть включены также И.Левитин поддержал планы правительства Москвы по строительству дороги-дублера Кутузовского проспекта в район Москва-Сити. Он высказал мнение о целесообразности эксплуатации

этой дороги на платной основе. По мнению Министра, проект может быть реализован при помощи механизма государственно-частного партнерства с привлечением средств федерального и городского бюджетов, а также частных инвесторов.

При обсуждении вопросов развития городского пассажирского транспорта И. Левитин и Ю.Лужков констатировали, что 8 имеющихся в городе автовокзалов не отвечают его потребностям. И.Левитин поддержал предложение городских властей о строительстве 2 автовокзалов в районе Щелковского и Каширского шоссе. Он отметил, что этот можно было бы сделать с привлечением средств частных инвесторов. Министр обратил внимание на необходимость проработки схемы доставки пассажиров в центр города городским транспортом. ■

*Финмаркет
12.04.2007*

Итоги обследования межобластного маршрута Иваново-Москва

В марте текущего года прошла встреча Правления Некоммерческого Партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» с Ивановским Региональным представительством, на котором были подведены итоги обследования межобластного маршрута Иваново-Москва. Обследование производилось рабочей группой, в которую входили специалисты «ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» и работники отделов организации перевозок различных транспортных предприятий Ивановской области, осуществляющих регулярные рейсы на указанном маршруте. С Московской стороны в группу вошли специалисты ООО «Русские Автобусные Линии», отвечающие за управление автостанциями и кассовыми пунктами в столице. В ходе двухмесячной работы были вскрыты все негативные моменты, мешающие добросовестным перевозчикам осуществлять цивилизованное обслуживание пассажиров. В этом немалую отрицательную роль сыграла позиция руководства Щелковского автовокзала (ГУП МО «Мострансавто»). Администрация Щелковского автовокзала не считает нужным проверять у перевозчиков наличие паспортов маршрута, согласно приказу 178 от 14.08.2003 Министерства Транспорта РФ и требовать от них соблюдения законов г.Москвы (Постановление Правительства Москвы от 18 января 2005 г. 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы») прежде чем, заключать договоры на диспетчерско - кассовое обслуживание. Аргумент, что Щелковский автовокзал представляет другой регион, не дает права на самостоятельное определения того, какие законы исполнять, а какие нет. Он находится на территории столицы и включен Департаментом Транспорта и Связи г. Москвы в сеть пунктов прибытия - отправления междугородных автобусов именно Москвы. Еще одна проблема Щелковского автовокзала, что он не работает круглосуточно, а специфика маршрута Иваново - Москва такова, что пик пассажиропотока приходится на поздний вечер и раннее утро. Таким образом, Ивановские автобусы прибывают и отправляются в этот период временно «от столба». Никакой предварительной продажи билетов и каких - либо человеческих условий для пассажиров, в такой ситуации быть не может. Соответственно, процветают полулегальные перевозки без какого - либо расписания. О контроле личности пассажира и соблюдении даже малейших антитеррористических мероприятий в этой ситуации говорить не приходится.

В рамках рабочей группы Ивановский автовокзал обратился с предложением к группе компаний «Русские Автобусные Линии» рассмотреть вопрос о создании круглосуточного пункта прибытия - отправления в районе ст. метро «Щелковская».



Автобусный вокзал г.Иваново

По согласованию с руководством ГУП «Мосгортранс» (г. Москва) и в рамках совместного проекта ООО «Русские Автобусные Линии» и ГУП «Мосгортранс» по созданию сети автостанций на разворотных площадках и конечных станциях городского транспорта была определена площадка напротив Щелковского автовокзала для создания круглосуточного пункта прибытия - отправления междугородных автобусов. Для обслуживания пассажиров будет использоваться часть помещений в капитальном здании конечной станции городских маршрутов «Щелковская».

К 1 апреля Ивановский автовокзал и ООО «Русские Автобусные Линии» должны разработать окончательное расписание с учетом всех рейсов, в том числе существующих не совсем легально. Так же рассматривается вопрос о привлечении ГУП МО «Мострансавто», как транспортной компании к обслуживанию нескольких рейсов уже с новой площадки в Москве и переводе всех существующих отправок на Иваново с Щелковского автовокзала на автостанцию «Щелковская» ООО «Русские Автобусные Линии».

Правление Партнерства одобрило позицию рабочей группы по пресечению разделения пассажиропотока и рейсов между несколькими пунктами в Москве.

Также была одобрена инициатива ООО «Русские Автобусные Линии» о передаче права двухсторонней продажи билетов (туда - обратно) на Ивановский автовокзал и сеть его автостанций по всей области. Это позволит предоставить Ивановским пассажирам новую услугу предварительной продажи билета из Москвы в Иваново на период до 3-х месяцев, что очень важно в летний период отпусков. ■

**Пресс-служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»**



Представляем крупнейшего Российского частного оператора рынка автобусных перевозок - «Группа Автолайн»

Группа «Автолайн» сегодня - это крупный транспортный холдинг, куда входят городские пассажирские перевозки, междугородные и международные перевозки, аренда представительских автомобилей, корпоративное обслуживание, инвестиционная и лизинговая деятельность.

Группа компаний «Автолайн» является крупнейшим частным пассажирским автоперевозчиком не только в Москве, но и России в целом. Имя «Автолайн» ассоциируется с безопасностью, комфортом и профессионализмом. За 13 лет своей работы компания вышла на новый качественный уровень, превратившись из небольшой частной фирмы в лидера на рынке транспортных услуг. Являясь предприятиями городского пассажирского транспорта общего пользования, включены в городскую и областную транспортную сеть в соответствии с разрешением Правительств Москвы и Московской области. Ведется активная работа по становлению и развитию пассажирского транспорта в регионах страны

Наша справка

«Автолайну» 13 лет. Начав в 1994 г. с одного маршрута, Компания быстро освоила рынок и вышла на лидирующие позиции в сфере маршрутных автоперевозок в Москве и области.

12 марта 1998 г. распоряжением Правительства Москвы «Группа Автолайн» признана предприятием городского пассажирского транспорта общего пользования.

«Автолайн» обслуживает важнейшие городские, областные и федеральные мероприятия: Всемирные Юношеские Игры, празднование 60 - летия Победы, пасхальные праздники, ежегодные Дни города, Международный конгресс ООН в рамках Всемирного дня окружающей среды, 89-ю сессию Совета министров транспорта (ЕКМТ).

В 2002 году Совет предпринимателей при Мэре и Правительстве Москвы признал «Группу АВТОЛАЙН» ведущей компанией в области городского пассажирского транспорта.

Автолайн – сегодня:

ГРУППА АВТОЛАЙН – более 20 динамично развивающихся предприятий.

ГРУППА АВТОЛАЙН – 7000 рабочих мест.

ГРУППА АВТОЛАЙН – более 300 маршрутов в Москве и Московской области.

ГРУППА АВТОЛАЙН – 2500 единиц подвижного состава.

ГРУППА АВТОЛАЙН – перевозка более 220 миллионов пассажиров в год.

Деятельность компании «Автолайн»:

- перевозка пассажиров;
- инвестиции и транспорт;
- лизинг транспорта;
- консалтинг;
- транспорт и запчасти;
- прокат авто / sixt;

«Группой Автолайн» уделяется большое внимание экологической обстановке в городе. Микроавтобусы эксплуатируются не более 3 с половиной лет. Компания постоянно стремится совершенствовать обслуживание пассажиров. В 2006 Автолайн отказался от закупок микроавтобусов ГАЗель. Постепенно они полностью уйдут с маршрутов компании. Стратегическая задача модернизировать подвижной состав, переходя на современные и удобные автобусы. На линиях с интенсивным пассажиропотоком введены в эксплуатацию большие городские автобусы Scania Omni Link (43 посадочных места). Также на маршруты «Группы Автолайн» вышли микроавтобусы Volkswagen, Ford Transit, Mercedes-Benz Sprinter. В 2004 году начата эксплуатация автобусов Богдан (ISUSU). Количество таких автобусов в парках Автолайна постоянно растет и уже составляет более половины всего подвижного состава компании.

С самого начала бизнес компании «Автолайн» организован на базе требований государственных стандартов и других нормативов для данной отрасли. Все виды работ и услуг населению сертифицированы Госстандартом.

Транспортные предприятия ОАО «Группа Автолайн» перевозят свыше 100 млн. пассажиров в год.

Являясь многофункциональным транспортным предприятием, «Группа Автолайн» обладает развитой инфраструктурой, которая включает в себя офисные, производственные, ремонтно-складские помещения, автостоянки, обеспечивая тем самым бесперебойную работу всей Компании.

ОАО «Группа Автолайн» обладает необходимыми ресурсами для оказания полного комплекса услуг по организации перевозок – от диспетчеризации до технического обслуживания и ремонта автотранспорта.

Основой бизнеса ОАО «Группа Автолайн» являются тесные и взаимовыгодные отношения с каждым клиентом. Телефон «горячей линии»: 786-23-23, на котором фиксируются все звонки с претензиями, замечаниями и предложениями, и сайт «Автолайна», открытый в 2003 году, максимально обеспечивают диалог между предприятием и пассажирами и позволяют оперативно учитывать все их претензии и пожелания.

«Автолайн» получил эксклюзивные права использования бренда SIXT на территории России

Основные стратегические факторы успеха Компании «Автолайн»:

- Полный учет интересов клиентов;
- Высокое качество работ;
- Превосходство в ценах;
- Социально ориентированная тарифная политика;
- Обеспечение безопасности дорожного движения;
- Систематическое обновление подвижного состава;
- Эффективная система кадров;
- Хорошая кредитная история;
- Инвестиционная привлекательность.

Люди - это главная ценность Компании. «Автолайн» - это команда специалистов самых разных профессий, владеющих современными технологиями ведения бизнеса в такой социально значимой сфере, как пассажирские перевозки. Сотрудники «Автолайна» верят в свою фирму. С каждым годом все больше работников Компании приводят в ее штат молодое поколение своей семьи, все больше появляется династий «Автолайна».

В 1999 году на предприятиях «Автолайна» были созданы первичные профсоюзные организации, которые вошли в Московский городской профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и включились в разработку и реализацию мероприятий, направленных на улучшение условий труда и отдыха работающих.

Все транспортные предприятия фирмы уделяют пристальное внимание вопросам обеспечения безопасности движения. Водители проходят предусмотренную законом ежегодную программу подготовки в учебных комбинатах города и стажировку на обслуживаемых маршрутах. В дочерних предприятиях «Автолайна» работают отделы по безопасности движения, проводится ежедневный технический контроль состояния подвижного состава, предрейсовый и послерейсовый медицинские осмотры водителей.

Дважды в год - в период каникул - «Автолайн» совместно с ГИБДД участвует во Всероссийской профилактической акции «Внимание - Дети!», направленной на предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма.

С 2000 года среди водителей предприятий Группы проводится ежегодный конкурс профессионального мастерства. Победители успешно представляют «Автолайн» на городском конкурсе «Московские мастера», неоднократно завоевывая первые места. «Автолайн» дважды становился победителем конкурса «За безопасность движения» среди автотранспортных предприятий столицы.

Работа «Автолайн» - это, в первую очередь, социально ответственный бизнес

«Автолайн» первым ввел льготное место для проезда участников и инвалидов ВОВ. Сегодня Компания за счет собственных средств предоставляет от одного до четырех льготных мест (в зависимости от вместимости автобуса). Все пассажиры, водители и транспортные средства застрахованы от несчастных случаев во время движения. ОАО «Группа - Автолайн» и его дочерние общества оказывают адресную помощь детским приютам, домам престарелых, церковным приходам. На протяжении нескольких лет автобусы Компании обслуживают общегородские, областные и федеральные мероприятия: Всемирные Юношеские игры 1998, 2002 гг., празднование 55-летия и 60-летия Победы. Пасхальные праздники, ежегодные Дни Города, Международный конгресс ООН в рамках Всемирного дня окружающей среды и многие другие общественно значимые события.

В Компании действует социальная программа для сотрудников: используются системы премирования, оплаты медицинского обслуживания, страхования. Выделяются льготные путевки в дома отдыха, пансионаты, санатории, организуются экскурсии по стране. Дети сотрудников отдыхают в оздоровительных лагерях Подмосковья, Крыма, Кавказа и других регионов России. Для профилактики заболеваний арендуются тренажерные залы, сауны, бассейны.

Широко развита спортивная жизнь: во всех подразделениях есть футбольные, атлетические команды, группы армреслинга. Существуют семейные команды, которые принимают участие в ежегодно проводимых спортивных праздниках коллектива.

«Автолайн» служит положительным примером для других участников рынка и славится своей открытостью и дружной, целеустремленной командой.

Поддержка олимпийской сборной России по бобслею, формирование интереса общества к этому виду спорта помогли команде по бобслею стать чемпионами Европы, завоевать кубок мира и стать серебряными призерами чемпионата мира и Олимпийских игр в Тунисе.

Содействие развитию спорта в стране - один из приоритетов Компании. «Группа Автолайн» поддерживает юных спортсменов Московской Федерации Ашихара-каратэ, оказывает адресную помощь российской футбольной команде инвалидов. В 2004 году Компания стала официальным партнером олимпийской сборной России по бобслею.

Компания «Автолайн» всегда открыта для новых проектов, приветствует новых партнеров, готова к расширению и разнообразию бизнеса. Специалисты Компании Убеждены, что успех предприятия зависит от грамотной и взвешенной инвестиционной политики. «Автолайн» стремится вкладывать средства в укрепление и развитие транспортного бизнеса.

Основные направления финансовых вложений:

- Оборотный капитал (товарные запасы);
- Обновление подвижного состава, закупка транспортных средств (автобусов большой, средней и малой вместимости);
- Приобретение оборудования;
- Аренда, строительство и реконструкция объектов недвижимости;
- Внедрение системы автоматизированного управления бизнес-процессами Microsoft Axapta на транспортных предприятиях;
- Расширение и диверсификация бизнеса (переход на перевозки пассажиров автобусами большой и средней вместимости, междугородные и международные пассажирские перевозки, грузовые перевозки и т.д.).

Основные источники финансирования различных видов деятельности:

- Собственные средства Компании;
- Кредиты продавцов транспортных средств;
- Ресурсы лизинговых организаций;
- Краткосрочные кредиты банков;
- Долгосрочные кредиты банков;
- Привлечение инвесторов для участия как в акционерном капитале, так и в отдельных проектах.

«Автолайн» рассматривает возможность выхода на региональный рынок в качестве системного оператора с целью создания программы управления пассажирским транспортом. «Автолайн» не останавливается на достигнутых результатах.

В планах компании:

- Дальнейшее развитие маршрутной сети Москвы и области;
- Междугородные и международные пассажирские перевозки;
- Регулярное обновление подвижного состава, повышение требований к квалификации водителей, обеспечение безопасности движения;
- Дальнейшая интеграция с производителями транспортных средств;
- Перевод транспортных средств на альтернативные виды топлива;
- Оснащение маршрутных автобусов постоянной радиосвязью;
- Создание службы легкового такси;
- Освоение внутрироссийских и международных грузовых перевозок;
- Сотрудничество с ведущими производителями пассажирских автобусов;
- Создание собственной модели автобуса;
- Инвестирование средств в развитие транспортной инфраструктуры.

Основная задача Компании «Автолайн» - дальнейшее укрепление своих позиций на традиционных рынках пассажирских перевозок и обеспечение выхода на новые, реализация программы наиболее полного удовлетворения спроса населения на предоставление безопасных транспортных услуг.



В перспективе «Автолайн» рассматривает возможность выхода на региональный рынок в качестве системного оператора с целью создания программы управления пассажирским транспортом: от нормативной базы до сопутствующей инфраструктуры.

«Группа Автолайн» активно поддерживает общественные движения, направленные на улучшение климата для бизнеса. «Автолайн» выступил одним из учредителей созданного в декабре 2003 года Московского Транспортного Союза. МТС объединил транспортных операторов рынка для совместного решения задач по совершенствованию отрасли и развитию структурных реформ на транспорте. Новый союз активно защищает права и законные интересы своих членов, участвует в разрешении возникающих споров и конфликтов в транспортном бизнесе. Дальнейшая деятельность Союза нацелена на эффективное развитие цивилизованного рынка транспортных услуг, привлекательного для инвесторов и предпринимателей, межрегиональную и международную интеграцию.

В июне 2004 г. МТС был принят в члены Российского автотранспортного союза, что дает возможность представлять интересы субъектов транспортного рынка на федеральном уровне, Председатель Совета директоров «Автолайн» Н.И. Музыря является одновременно вице-президентом Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА России» и вице-президентом Союза транспортников России.

ПАРТНЕРЫ КОМПАНИИ «АВТОЛАЙН»:

- Scania;
- Ford ;
- Mercedes;
- Volkswagen;
- Промышленная группа «Самотлор – НН»;
- Корпорация «Богдан»;
- «Русские Автобусы»;
- ОАО «ГАЗ»;
- ОАО «Заволжский моторный завод».

Транспортная цивилизация

Акция протеста ивановских перевозчиков, намеченная на 1 марта, не состоится. Такое решение предприниматели приняли вчера по итогам двухчасовой встречи с главой города Иваново **Александром Фоминым**. Мэрия подтвердила свою готовность выстраивать конструктивные взаимоотношения с перевозчиками. Кроме того, при городском Комитете по транспорту вскоре будет создан общественный совет с участием перевозчиков. О том, что акция откладывается на неопределенный срок, журналисты ивановских СМИ узнали в «Интерфаксе» во время пресс-конференции А. Фомина, посвященной организации транспортных перевозок в Иваново. Напомним, что единственным поводом для протеста стал приход на рынок компании «Ивавтотранс» (учредители - областное правительство и московский «Автолайн»). «Ивавтотранс» выпустил с 1 марта на 1-й и 2-й маршруты 30 новых больших автобусов. Договор мэрии с компанией был подписан 1 марта, на 2 марта областные власти запланировали презента-

цию автобусов. А. Фомин подчеркнул, что речь ни в коем случае не идет о «московской экспансии» (на что упирали перевозчики), тем более что «Ивавтотранс» зарегистрирован в Иваново, на предприятии будут работать ивановцы, и все налоговые отчисления компания будет платить в местные бюджеты. Он заверил, что «никто не разорится», напротив - «научатся работать лучше, чем раньше»:

«В этом смысле, если бы прихода «Автолайна» не было - его надо было бы придумать. Это - мощный конкурентный стимул. И цивилизация транспортного бизнеса в городе теперь пойдет быстрее». Значит, перевозчикам придется работать в интересах горожан, а не сверхприбылей, соблюдать маршруты, график и интервалы движения, обеспечивая безопасность перевозок, единые тарифы на проезд в течение всего дня и т.д. ■

*Рабочий край (Иваново)
01.03.2007*

Некоторый хаос

Некоторый хаос обнаружила группа «Автолайн» на ивановском рынке пассажирских перевозок.

Перед тем как ивановский губернатор **Михаил Мень** и президент группы «Автолайн» **Никита Музыря** публично подписали соглашение о сотрудничестве, у журналистов была возможность более тесно пообщаться с руководителями управлений и департаментов «Автолайна», которые в полном составе прибыли в Иваново.

Это случилось очень кстати, если учесть, насколько интересуют и участников рынка, и пассажиров подробности прихода на ивановский рынок крупнейшего частного перевозчика России, работающего в сфере перевозок с 1994 года. На вопросы отвечали начальник управления перевозок **Павел Аленичев**, начальник департамента по управлению персоналом **Валерий Смирнов** и начальник управления регионального развития Григорий Татаринов.

Не первые

На сегодняшний день группа «Автолайн» включает более 20 предприятий. К слову, в их число входит и АО «Ивавтотранс», начавшее работать в регионе. Ивановская область - не первый и не последний регион, где работает группа «Автолайн». Григорий Татаринов назвал такие регионы, как Калужская, Тульская, Смоленская, Воронежская, Архангельская области, Республика Карелия, Краснодарский край, город Сочи. Перед тем, как прийти в регион, группа проводит «мониторинг транспортной инфраструктуры, и довольно длительный». Что ка-

сается Ивановской области, специалисты обнаружили здесь «некоторый хаос». «Более чем на 50 % маршрутная сеть потеряна, транспортная логистика сильно нарушена» - такие характеристики прозвучали на пресс-конференции. Одним из условий прихода «Автолайна» была работа на автобусах большой вместимости. Таких автобусов, обеспечивающих качество и безопасность перевозок, отечественный производитель предложить не может, поэтому «Автолайн» пригнал импортные «Scania» и «Богданы», (сделанные на Украине на основе Isuzu). Что примечательно, все автобусы - новые, заверили автолайновцы журналистов.

Причем «Скании», которые встали на маршрут №1 по г. Иваново, относятся к дорогим автобусам и имеют автоматическую систему регулировки высоты пола. Работать на импортной технике будут исключительно ивановские и шуйские водители, не планируется привлекать москвичей и к управлению. Работникам гарантирован полный соцпакет.

Тарифы

Демпинговать не будем - такова установка москвичей, которые планируют возить ивановцев за 7 рублей. «Снижать цены за проезд мы не собираемся, пусть перевозчики не волнуются», - сказал Павел Аленичев. Он отметил, что в Ивановской области и так «самые низкие тарифы». На вопрос о том, есть ли намерение их повысить, был получен ответ: «Повышение тарифов будет производиться согласно установленным нормам».

Планы

Несмотря на то, что олицетворением «Автолайна» можно считать «газели», на которых москвичи начинали свой бизнес в сфере перевозок, в последнее время холдинг проводит политику планомерной замены маршруток на автомобили малой, средней и большой вместимости, прозвучало во время общения. Более того, «Автолайн» собирается предложить рынку собственную модель автобуса «ситилайн», разработанную на базе импортного, современную, и конкурентную по цене. Также совместно с нижегородским заводом «Самотор НН» разработан низкопольный городской автобус, который, по словам Григория Татарина, «произвел фурор» на последней автомобильной выставке (после которой перевозчики сделали «массовые заказы»). Еще в активе «Автолайна» разработка автобуса на базе МАЗа. Так что группа, видимо, будет развивать еще и собственное производство, продукцию которого будет потреблять сама и предлагать другим участникам рынка перевозок. Что касается проката автомобилей, который является сферой деятельности одной из компаний холдинга, то организовывать этот бизнес в Ивановской области «Автолайн» пока не планирует. Зато более чем реально перспектива, что группа построит новые

автовокзалы, причем не только в областном центре. Для ивановского автовокзала у «Автолайна» уже готов проект, который первоначально предназначался для другого города, но не был реализован. И последнее: Судя по всему, конкурировать с «Автолайном» (в лице «Ивавтотранса») ивановским перевозчикам будет тяжело. Как минимум потому, что ставка сделана на автобусы средней и большой вместимости, а группа, давно работающая на рынке перевозок и закупающая их большими объемами, имеет возможность приобретать транспорт по гораздо более привлекательным ценам. Не будем сбрасывать со счетов и управленческий опыт в организации пассажирских перевозок (кстати, приобретенный в непростых столичных условиях). Все это подкреплено мощным административным ресурсом в виде Правительства Ивановской области. «Бизнес перевозок имеет социальную направленность. В нем невозможно добиться хороших результатов, если политика Компании не будет скоординирована с администрацией», - заверили «автолайновцы» журналистов. Впрочем, тем интереснее будет наблюдать за рынком перевозок в ближайшее время. ■

*Газета «Частник» (Иваново)
07.03.2007*

Подписано соглашение между правительством и «Автолайном»

Соглашение о сотрудничестве подписали руководители правительства Ивановской области и группы «Автолайн» в четверг, 1 марта. По мнению губернатора **Михаила Меня**, это сотрудничество позволит «обеспечить население Ивановской области качественными услугами по перевозкам», а «приход крупной российской компании, которая положительно зарекомендовала себя в других регионах, даст толчок развитию отрасли». Говоря о причинах, по которым «Автолайн» пришел именно в ивановский регион, президент группы **Никита Музыря** отметил инвестиционную привлекательность области. Обе стороны высказали уверенность, что от обострения конкуренции в сфере пассажирских перевозок ивановское население только выиграет. После торжественного подписания соглашения и обмена символическими подарками на бульваре Кокуй состоялась презентация АО «Ивавтотранс», созданного на базе имущественного комплекса транспортного предприятия ПАТП-1. Его учредителями являются и региональное правительство, и группа «Автолайн». (Губернатор Михаил Мень заверил журналистов, что блокирующий пакет акций будет принадлежать региону, чтобы власть имела возможность контролировать все процессы в сфере перевозок) На площадке, уже ставшей традиционной для презентаций, находилось 26 автобусов: 20 «Богданов», которые предназначены для перевозки пассажиров по маршруту №2 в г. Иваново, три «Scania» для маршрута №1 и еще три комфортабельных автобуса той же марки для межсубъектных перевозок. Последние, скорее



Слева направо: Н.И. Музыря, М.А. Мень.

все будут ездить в Москву, а в сезон - в Сочи и другие курортные города.

Согласно ранее озвученным планам, перевозчик намерен начать работу еще на 7-м и 20-м маршрутах в Иваново, но, по словам Никиты Музыри, «Автолайн» не собирается ограничиваться организацией перевозок только в областном центре. Однако Компании нужно время, чтобы изучить обстановку в регионе. После того как это будет сделано, «Группа Автолайн» представит областным властям свою программу дальнейшего развития в Ивановской области. Директору АО «Ивавтотранс» **Владимиру Герасимову** был вручен знак, который символизирует начало работы этой компании на рынке. А все автобусы, продемонстрированные на Кокуе, после презентации отправились на маршруты. ■

Газета «Частник» (Иваново) 07.03.2007

С презентации - на линию

После подписания соглашения губернатор и представители компании «Автолайн» отправились на бульвар Кокуй, который в последние дни стал своеобразной выставочной площадкой Ивановцы воочию увидели то, о чем так долго говорилось. Вокруг площади стоял целый ряд новеньких автобусов. Практически все они недавно сошли с конвейера. Большинство - это знакомые ивановцам «Богданы», а также несколько импортных «Scania». На площади находились также 3 двухэтажных автобуса для междугородных перевозок.



г.Иваново, бульвар Кокуй

Открывая презентацию, Михаил Мень отметил, что в Иваново, наконец-то, появился новый удобный пассажирский транспорт, который в полной мере обеспечит потребности горожан.

Представители «Автолайна» поблагодарили правительство области за сотрудничество. Однако вступительная речь была недолгой: всем не терпелось посмотреть, что же у автобусов внутри. Пожалуй, больше всего повезет жителям района Пустошь-Бор и областной больницы, то есть тем, кто двигается по городу на маршруте 1-го автобуса. В этом направлении теперь будут курсировать «Скании». Эти автобусы относятся к категории большой вместимости. Они рассчитаны на перевозку 93 человек, в том числе 43 – на сидячих местах. Внутри у «Сканий» очень удобные кресла, в салоне тепло,

поручни приятны на ощупь. Больше всего автобусы придется по вкусу пожилым людям и инвалидам. В машине опускается платформа, так что при входе не придется, как многие уже привыкли, задирать ноги, а при выходе прыгать на тротуар. Пенсионер Геннадий Сергеевич Пурышев пришел на Кокуй специально, чтобы посмотреть технику. По его словам, 1-й маршрут - его любимый. Мужчина часто ездит на прогулку в парк Революции 1905 года, так что автобусами пользуется регулярно. В маршрутки предпочитает не садиться: слишком тесно, к тому же, когда пенсионер протягивает водителям талончик, те порой смотрят на него как на врага народа. Новая техника пришлась Геннадию Сергеевичу по душе. «Почти как в Европе», - улыбается он. Как стало уже доброй традицией, автобусы освятил священник, чтобы техника долго служила и была безопасной для людей.

Прямо с Кокуя техника отправилась на линию. Цена проезда в транспорте новой фирмы будет такой же, как и в других автобусах - 7 рублей. Все машины «Автолайна» на улицах города можно распознать по фирменному логотипу на передней части. Однако кое-кто все же остался недоволен происходящим. Хотя накануне ивановские перевозчики, возмущенные приходом конкурента, отменили намеченную на 1 марта акцию протеста, около 10 человек все же пришли на площадь. Претензии ивановских предпринимателей все те же: они недовольны «московской экспансией», которая, якобы, вытесняет их с рынка. Попытка начальника управления перевозок «Автолайна» Павла Аленичева объяснить, что предприятие «Ивавтотранс» (учредители «Автолайн» и правительство Ивановской области) зарегистрировано в Иваново, а на автобусах будут работать ивановские водители, закончилась неудачно. Несмотря на почти получасовую беседу, люди остались при своем мнении. Может, действительность их разубедит? ■

Ивановская Газета (Иваново)
06.03.2007г.

Ивановские перевозчики снова собираются митинговать

Приход «Автолайна» в область вызвал недовольство местных предпринимателей. Сначала, вместо того, чтобы митинговать, ивановские перевозчики вняли предложению мэра Александра Фомина и организовали Общественный совет перевозчиков. Цель новой общественной организации, созданной при Комитете по транспорту и связи Ивановской мэрии, - активное участие предпринимателей в работе администрации по наведению порядка на рынке пассажирских перевозок.

В состав Совета вошли семь человек, возглавил его исполнительный директор областного союза перевозчиков Михаил Дрюпин. Он напомнил, что 27 февраля во время встречи в мэрии глава города Александр Фомин сказал перевозчикам, что, после обследования сети и определения потребности в пассажирском транспорте, сначала маршруты будут предложены ивановцам, и только если они не смогут полностью удовлетворить потребность города в транспорте, предложение



получат другие перевозчики. Сначала мэру поверили, но, по словам М. Дрюпина, вечером 1.марта выяснилось, что «автолайновские» машины поставлены на маршруты без согласованных графи-

ков движения. Это заставило предпринимателей снова забеспокоиться.

Встречи перевозчиков проходили на кольце автобуса второго маршрута, на ул. Маршала Василевского. 2 марта туда прибыл председатель Комитета по транспорту Ивановской мэрии **Михаил Березин**. Он ответил на многие вопросы предпринимателей, но не смог дать ответ на самый главный: есть ли гарантия, что в ближайшее время, до проведения обследования транспортной сети, в областном центре не высадится еще один автобусный «десант»? Но решение о проведении митинга пока не принято. М. Березин пообещал предпринимателям оказать содействие в организации новой встречи с мэром. Как заявил М. Дрюпин, от ее итогов и дальнейшего развития ситуации и зависит окончательное решение ивановских перевозчиков. ■

*Газета Частник (Иваново)
08.03.2007*

Временное перемирие?

Мэру областного центра удалось убедить местных перевозчиков в том, что приход в Иваново московской фирмы «Группа Автолайн» не повредит их интересам. Однако достигнутое согласие вполне может оказаться лишь затишьем перед бурей. Напомним, что еще до того, как губернатор **Михаил Мень** подписал с Президентом ОАО «Группа Автолайн» соглашение о сотрудничестве, местные перевозчики забили в набат, предчувствуя скорое вытеснение с наиболее прибыльных маршрутов. Веским подтверждением их опасений стал тот факт, что уже вскоре москвичам было разрешено выйти на 1-й и 2-й маршруты без согласованных графиков. Причем сделано это было вопреки заверениям ивановского мэра **Александра Фомина**, что «автолайновские» автобусы будут ставиться лишь на те маршруты, где местные перевозчики не справляются с имеющейся нагрузкой. В результате сообщество перевозчиков решило до последнего отстаивать свои права, борясь с «административным произволом» при помощи публичных акций и протестных писем на различные адреса - вплоть до президента России. Однако намеченный на 20 марта митинг перевозчиков так и не состоялся. Как пояснил корреспонденту «ПРОФЕССИОНАЛА» исполнительный директор областного союза перевозчиков, руководитель общественного совета при Комитете по транспорту ивановской мэрии **Михаил Дрюпин**, решение отказаться от проведения митинга было принято по итогам личной встречи и телефонных переговоров с мэром. Последнему вновь удалось убедить перевозчиков в том, что их бизнес-интересам на данный момент ничего не грозит: перестановок на ивановских маршрутах не произойдет, пока не будет проведено комплексное обследование городской пассажирской сети. С его помощью мэрия намерена опре-

делить точную потребность в подвижном составе на тех или иных маршрутах. И лишь на основании полученных данных мэр подпишет постановление, определяющее число автобусов, необходимое для оптимальной регулировки пассажиропотока на всех линиях города. Предполагается, что именно местным перевозчикам в данном случае будет предложено увеличить число машин, если таковая мера потребует. При этом речь идет лишь об автобусах средней вместимости («Богданы» и ПАЗы), маршрутки же окончательно вынесены за поля. Впрочем, и «автолайновские» автобусы также продолжают работу - по 10 машин на 1-м, 2-м и недавно созданном 6-м маршрутах. Как отметил Дрюпин, «мэра тоже можно понять: он зависит в какой-то степени от областных властей». Примечательно, что к выходу на ивановские маршруты «автолайновских» автобусов «Скания» местные перевозчики, по словам Дрюпина, не имеют никаких претензий, поскольку «такие красивые машины являются лицом города». Остается добавить, что постановление мэра должно увидеть свет уже в апреле-мае. И хотя сам Дрюпин не может спрогнозировать, насколько справедливо будут делиться маршруты между «местными» и москвичами, ивановцы надеются, что их интересы будут учтены в первую очередь. В этом случае о протестных письмах, до времени положенных в сейф, «никто и не узнает». Впрочем, два таких письма все же было отправлено - в областную прокуратуру и антимонопольный комитет. Причем известно, что прокуратура уже начала проверку фактов, изложенных в этом обращении. ■

*Профессионал, Иваново
30.03.2007*

Обнадеживающая встреча

Министерство транспорта РФ намерено увеличить финансирование на содержание федеральных дорог в области. Об этом на вчерашней пресс-конференции в Иванове заявил заместитель министра **Евгений Москвичев**.

Он и заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ **Анатолий Чабунин** по инициативе членов Совета Федерации **Юрия Смирнова** и **Владимира Гусева** посетили в четверг нашу область с рабочим визитом. Цель поездки – оценить ситуацию в дорожной и транспортной сферах регионов, проанализировать целесообразность выделения дополнительных целевых субсидий и субвенций из федерального бюджета.



Слева направо: Хорунжий А.Ю., Вавилов О.В., Москвичев Е.С., Хватов С.В.

Утром состоялась встреча гостей с и.о. губернатора Ивановской области **Олегом Вавиловым**, который обрисовал транспортную ситуацию в регионе, сообщил о мерах, принимаемых областным правительством по ее улучшению.

Стороны достигли согласия в ряде принципиальных моментов. Так, Евгений Москвичев заверил, что министерство готово принять участие в софинансировании строительства нового автовокзала, крайне необходимого области. Согласился также замминистра урегулировать вопрос о расписании движения поезда Иваново – Москва, чтобы время его прибытия в столицу стало более удобным для пассажиров. Москвичев заявил и о намерении ускорить принятие решения по реконструкции автотрассы Владимир – Иваново. А еще гость подчеркнул, что в Министерстве транспорта с интересом и одобрением воспринята энергичная политика правительства Ивановской области по наведению порядка в транспортной отрасли.

На совещании с руководителями профильных предприятий и организаций гости обсудили острые

дорожные проблемы области. Среди них – критическое состояние муниципальных дорог при полном отсутствии средств на их восстановление, необходимость строительства 13-километровой дороги между Кинешмой и Заволжским районом, ужесточение условий выдачи лицензий на право перевозок пассажиров, внесение ясности в дальнейшую судьбу аэропорта «Иваново-Южный». Ведь до настоящего времени так и не известно, кто будет осуществлять полеты, поскольку многочисленные предложения со стороны сводятся к неременному условию возмещать затраты из бюджета. В свою очередь, Анатолий Чабунин отметил, что не все объекты, заявленные Ивановской областью на субсидирование из федерального бюджета, имеют проектно-сметную документацию.

В своем выступлении замминистра говорил о необходимости активнее осваивать новые технологии в дорожном строительстве, призвал больше пользоваться лизинговой схемой приобретения новой техники, решать проблемы безопасности дорожного движения, составить реестр всех дорог. Одновременно он признал, что министерство «немного обижает Ивановскую область относительно финансирования». И приезд сюда грамотно исправит ситуацию.

На пресс-конференции Евгений Москвичев сообщил, что, помимо вероятного увеличения финансирования на федеральные трассы, министерство намеренно увеличить выделение в регион целевых субсидий. Кроме того, хотя с 2002 года в стране действует федеральная целевая программа «автомобильные дороги», сейчас возникла необходимость разработки программы, рассчитанной на развитие отрасли в целом.

Ситуацию в дорожной сфере Ивановской области Евгений Москвичев оценил как не самую худшую: во многих регионах страны дороги находятся вообще в плачевном состоянии.

Замминистра отметил конструктивные отношения, которые сложились между руководством министерства, ивановскими сенаторами Юрием Смирновым и Владимиром Гусевым и губернаторам **Михаилом Менем**. Благодаря этому области, например, удалось войти в федеральную адресную инвестиционную программу для финансирования строительства нового места в Шуе.

А Олег Вавилов сообщил о том что, что вопрос об окружной дороге в Иванове уже в этом году, вероятно, будет решен. Ее плачевное состояние не могло остаться незамеченным правительственными чиновниками.

В конце дня гости осмотрели аэропорт «Иваново-Южный». Комментируя итоги визита, Олег Вавилов заявил: «Есть твердая уверенность, что Министерство транспорта поможет решить большинство проблем, о которых шла сегодня речь». ■

Ивановская Газета (Иваново)
 16.03.2007г.

Минтранс предлагает ограничить использование личных авто

Министерство считает целесообразным внедрить оплату за пользование уличной дорожной сетью, включая взимание платы за въезд в центральные части городов, а также реализацию эффективной парковочной политики. Говоря о развитии городского пассажирского транспорта, И.Левитин отметил транспортные проблемы, обусловленные, в первую очередь, нарастающей автомобилизацией, которая в обозримом будущем, станет критической для большей части городского населения страны. Особое место в решении этой задачи отводится городскому пассажирскому транспорту, развитию которого до недавнего вре-

мени не уделялось должного внимания, подчеркнул министр. Основными задачами И.Левитин обозначил создание на федеральном уровне системы поддержки проектов развития городского пассажирского транспорта (в первую очередь скоростного и внеуличного), пассажирских терминалов и пересадочных комплексов (перехватывающих парковок), формирование программы развития метрополитенов с учетом новых требований к антитеррористической защите, стимулирование комплексных проектов, направленных на совершенствование транспортных подходов и обходов крупнейших городов, а также вывод из них объектов транспортной и складской инфраструктуры. ■

www.RBK.ru
13.03.2007

НОВОСТИ

В России вырос пассажирооборот транспорта общего пользования

Пассажирооборот транспорта общего пользования в России вырос в 2006 г. на 1,4%, сообщил Министрства транспорта РФ глава этого ведомства Игорь Левитин.

Улучшились и финансовые результаты деятельности организаций транспортного спектра. По состоянию на 1 ноября 2006 г. прибыль до налогообложения увеличилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2 раза и достигла 107,4 млрд. руб.

Убыточной в целом в 2006 г., как и в предыдущий год, констатировал министр, остается деятельность городского пассажирского транспорта автобусного, трамвайного и троллейбусного. Налоговые поступления бюджетной системы РФ от деятельности всех отраслей транспорта выросли почти на 30% и составили 286,1 млрд. руб.

Поступления неналоговых доходов в федеральный бюджет от перечисления дивидендов по федеральным пакетам акций транспортного комплекса составили в 2006 г. 2,33 млрд. руб. В 2006 г. объем инвестиций в основной капитал транспортном комплексе вырос на 13,7% и достиг 490 млрд. руб.

ИА Regnum
13.03.2007

Новости:

В целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации Российский Автотранспортный Союз в период с 29 по 30 мая 2007 года в г. Казани проводит совещание «О мерах по содействию упорядочения автотранспортного обслуживания экономики и социальной сферы в субъектах Российской Федерации».

На «круглых столах» будут также обсуждены меры по повышению эффективности работы грузового и пассажирского автомобильного транспорта, качества услуг на автовокзалах и автостанциях, вопросы развития системы сертификации автотранспортных услуг.

Новости: Волгоградская область Автобусы в Москву больше ходить не будут?

Комитет по защите прав потребителей администрации Волгоградской области вновь проверил законность работы перевозчиков, чьи автобусы следуют по маршруту Волгоград - Москва. У 11 владельцев частных маршрутов выявлены серьезные нарушения.

- У одних в стоимость билета не включалась страховка пассажиров, у других вообще отсутствовали документы, разрешающие пассажирские перевозки, - говорит председатель комитета по защите прав потребителей администрации Волгоградской области Зинаида ШУХ.

- Нас с начала года проверили уже два раза, - рассказывает заместитель директора транспортной компании «Ной» Александр ФЕДОРОВ. - И нарушений не выявили.

При ревизии возник еще один вопрос. Городской комитет по земельным ресурсам уже несколько лет в судебном порядке требует закрыть киоски, в которых продают билеты на автобусы до Москвы. Доводы чиновников таковы: действие договора аренды на землю, где они размещены, истекло еще в 2004 году.

Где в таком случае можно будет купить билеты для поездки в столицу?

- Все материалы проверок мы направили в областную прокуратуру, - объясняет Зинаида Шух. - От ее решения зависит, сколько маршрутов закроют и где будут продавать билеты. ■

**Малый пригородный
автобус А-092
«Богдан»
на агрегатной базе
ISUZU (Япония)**



Водительское место у «Богдана» комфортабельное и отвечает всем современным требованиям (приборная панель и руль японские)



Передняя дверь для входа пассажиров оборудован пластиковым ворсом снизу – зимой при каждом открывании веник будет вымывать снег.



Салон городского автобуса

Салон пригородного от городского автобуса отличается более комфортабельными сиденьями и полками для ручной клади.



Салон пригородного автобуса



Малый городской автобус А-092 «Богдан» на агрегатной базе ISUZU (Япония)



ООО «АвтоЭкспорт»

Адрес: 107014, г. Москва, ул. Большая Остроумовская, д.12, стр.1
Телефон: (495) 745-80-55 (многоканальный)

Технические характеристики:



Украинская автомобильная группа «Богдан» с 2003 года поставляет на российский автомобильный рынок серию малых городских автобусов **А-092 «Богдан»** (в городском и пригородном исполнении) на агрегатной базе **ISUZU** (Япония).

Перечень применяемых японских агрегатов:

- двигатель дизельный ISUZU 4HE1-XS (Евро-3) с 6-ступенчатой КПП (объем 4800 куб.см., мощность 145 л.с.) либо двигатель дизельный ISUZU 4HG1-T (Евро-2) с 5-ступенчатой КПП (объем 4570 куб.см., мощность 121 л.с.);
- передний и задний мосты;
- карданные валы, КПП;
- рулевое управление с гидроусилителем;
- рабочее место водителя - кресло и панель приборов;

- тормозная система с АБС;
- элементы электросистемы: генератор, стартер.

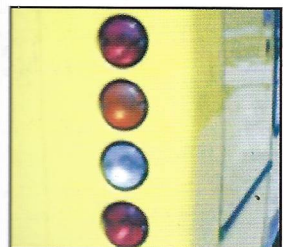
Кузов автобуса - моноблочный, несущей конструкции.

Каркас кузова сварен из стальных прямоугольных тонкостенных труб и штампованных профилей.



Внешняя облицовка боковин и крыши выполнена из оцинкованного стального листа.

Передняя и задняя панели - из формованной пластмассы, передний и задний бампера – стеклопластиковые.



В городском варианте исполнения (22 посадочных места, общих - 43) – две пассажирские одностворчатые двери сдвижного типа с пневмоприводом. При этом передняя дверь расположена в базе, задняя – в заднем свесе. По желанию такая компоновка дверей может быть применима и в пригородном варианте (при этом количество мест для сидения уменьшается с 27 до 25 мест, а общее количество до 35 мест).

В серийном пригородном исполнении (27 посадочных мест) задняя дверь – механическая, аварийная. Посадка-высадка пассажиров осуществляется через переднюю дверь сдвижного типа с пневмоприводом. Автобусы пригородного исполнения оборудуются задним багажным отсеком объемом 2.0 куб.м. и полками для легких вещей. На всех моделях автобусов устанавливается автономный отопитель немецких производителей Webasto или Eberspecher. По заявке устанавливается дополнительное оборудование (кондиционер, индивидуальный обдув и освещение, аудиотехника, тонированные стекла и пр.).

Подвеска «Богдана» - зависимая (передняя – рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости и телескопическими амортизаторами двухстороннего действия; задняя – рессорно-пневматическая с пневматическими упругими элементами Taurus (Венгрия), регуляторами уровня пола, продольными реактивными штангами и телескопическими амортизаторами двухстороннего действия с ограничением хода отдачи.

Рабочая тормозная система – 2-контурная, с гидроприводом. Тормозные механизмы передних колес – дисковые (барабанные), задних – барабанные.

Стояночный тормоз – механический, трансмиссионный.



Рождение Богдана

Серийное производство автобусов Богдан началось в первом квартале 2000 года. Эту машину разработал львовский институт «Укравтобуспром» по заказу промышленно - инвестиционного концерна «Укрпроминвест», в состав которого собственно и вошел «Черкасский автобус», производящий автобусы «Богдан». Позже была образована корпорация «Богдан», в ее состав входит 20 компаний, среди которых ОАО «Луцкий автомобильный завод» и ОАО «Черкасский автобус». Начиная с 2001 г. Богдан пошел в гору. Именно тогда, в мае состоялась премьера двух его модификаций на девятом международном автосалоне SIA в Киеве. Туристический Богдан принял участие в конкурсе «Лучший коммерческий автомобиль года» и получил приз «Лучший автобус миди 2001». Вообще семейство Богданов включало в себя три варианта – базовый 7,2 метровый городской Богдан А-091, международный Богдан А-091.2 и туристический Богдан А-091.3. В 2003 году был представлен модернизированный вариант Богдана, модель А-092 отличающаяся от предшественника новым оригинальным дизайном и комфортабельностью.

Особенность конструкции автобусов «Богдан» А-091, и П-092 заключается в использовании единой агрегатной базы Isuzu.

28 апреля 2006 г. первые лица Корпорации «Богдан» (Украина), Isuzu Motors Limited (Япония) и Sojitz Corporation (Япония) торжественно открыли совместное украинско-японское предприятие «Исузу Авто, Украина» (полное название - Закрытое Акционерное Общество «Автомобильная компания Исузу, Украина»).

28 февраля 2006 года Корпорация «Богдан» (Украина), Isuzu Motors Limited (Япония) и Sojitz Corporation (Япония) подписали трехсторонний договор о создании совместного предприятия по продаже автомобилей в Украине с намерением расширения экспорта автобусов и грузовиков с Украины на рынок стран СНГ, в том числе России.

Главный офис совместного предприятия находится в Киеве (Украина). Акционеры капитализировали в уставном фонде предприятия 500 миллионов иен (4,4 миллиона долларов США), соответственно: Корпорация «Богдан» - 50%, Isuzu - 30% и Sojitz - 20%.

«Такое распределение учредительного капитала говорит, в первую очередь, о высоком уровне доверия японских коллег к Корпорации «Богдан», - отметил Олег Свиначук, президент Корпорации.

В ближайшем будущем, благодаря совместным действиям партнеров, направленным на улучшение продаж, совместное предприятие ставит целью увеличение объемов продаж автобусов «Богдан» не только в Украине, но и на рынках стран СНГ.

Украинский рынок коммерческих автомобилей (включая автобусы) последнее время стремительно

развивается: в 2001 году он составлял 4 000 единиц техники, а уже в 2005 – 16 000 единиц. Стремительное развитие так же демонстрирует и увеличение производства продукции Isuzu Корпорацией «Богдан». Так, объемы поставок от компании Isuzu возросли из 9 единиц в 1999 году до 1610 единиц в 2003, и далее расширились до 3123 единиц в 2005 году, более 3500 единиц – 2006г., в 2007 году планируется 4095 единиц.

Корпорация «Богдан» создана в феврале 2005 года с целью реализации масштабных инвестиционных проектов, направленных на создание в Украине мощностей по производству автотранспортных средств разных типов. В ее состав входят 20 компаний, среди которых ОАО «Луцкий автомобильный завод», ОАО «Черкасский автобус», «Хюндай Моторс Украина» и др.

Поставляемые в РФ автобусы прошли полный комплекс испытаний на Дмитровском автополигоне и сертифицированы Госстандартом России.

С апреля 2005 года японская сторона, контролирующая качество производимых в ОАО «Черкасский автобус» «Богданов» разрешила размещение на автобусах фирменной эмблемы ISUZU.

С 2003 года осуществляется экспорт автобусов в Россию, Белоруссию, Казахстан, Грузию, Армению. Автобусы эксплуатируются от Санкт – Петербурга до Сочи, и на восток и до Новосибирска. Большое количество в Москве Подмоскowie – 450шт, в Екатеринбурге – 80шт, Ставропольском и Краснодарском краях – 50шт, Тольятти – 30 шт.

ООО «АвтоЭкспорт», являющееся официальным представителем автомобильной группы «Богдан», активно сотрудничает с членами Некоммерческого Партнерства Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». Многие перевозчики, входящие в Некоммерческое партнерство, имеют в своих транспортных парках именно Богданов. Практически все перевозчики отмечают среди достоинств этих автобусов неприхотливость в обслуживании, достаточную комфортность и безопасность и самое главное высокую надежность. Одним из ярких примеров данного сотрудничества можно привести прошедшую в марте 2007 г. презентацию новых автобусов марки «Богдан» в Ивановской области. Член Некоммерческого Партнерства Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» ООО «Ивавтотранс» вывел на маршруты г. Иваново сразу 20 новых автобусов марки «Богдан» в марте и еще 20 в апреле.

Официальным представителем автомобильной группы «Богдан» в Российской Федерации с 2002 года является ООО «АвтоЭкспорт» (107014 г. Москва, ул. Большая Остроумовская, д. 12, стр.1. Тел. (495) 745-80-55 (многоканальный). ■

Поздравляем юбиляра



Занозин Сергей Георгиевич
 Директор Дивизиона «Автобусы» Группы ГАЗ.

Занозин Сергей Георгиевич родился в 1952 году. Образование высшее: Горьковский политехнический институт.

Начал свою трудовую деятельность на Павловском автобусном заводе в октябре 1975 г.

В апреле 2000 года избран генеральным директором ОАО «Павловский автобус».

С октября 2001 г. возглавляет автобусное направление (Дивизион «Автобусы») «Группы ГАЗ» (ПАЗ, ЛиАЗ, ГолАЗ, КАВЗ, КААЗ).

С.Г. Занозин входит в десятку лучших высших руководителей в отрасли «Машиностроение» в рейтинге «1000 самых профессиональных менеджеров России».

В 1996 г. за успехи, достигнутые в выполнении производственных заданий, награждён медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, почетным знаком «Ветеран автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения» и знаком Губернатора Московской области «За полезное».

С.Г. Занозин – незаурядный, высокопрофессиональный руководитель современного типа. Возглавив коллектив ОАО «Павловский автобус» в критический момент экономического кризиса, он за несколько месяцев успел достичь многого: увеличения объёмов производства, стабильной выплаты заработной платы работающим, а также повышения оплаты их труда, выплаты текущих налогов в бюджет и фонды всех уровней, оздоровления общей финансовой сферы предприятия.

Были запущены мощности под производство больших городских автобусов и новой модели завода – автобуса ПАЗ-4230 «Аврора». С.Г. Занозин является одним из авторов промышленного образца автобуса ПАЗ-32054-70 для перевозки детей, им подано 18 рацпредложений направленных на изменения конструкции автобусов. Под его руководством предприятие вышло на новый уровень развития.

За период своей трудовой деятельности С.Г. Занозин неоднократно поощрялся за успехи в работе, внедрение рацпредложений и новой техники, его имя заносилось в заводскую Книгу Почёта.

Правление НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» поздравляет Занозина Сергея Георгиевича с прошедшим юбилеем и желает крепкого здоровья, энергии, счастья, оптимизма и долгой чудесной радостной жизни! ■

НОВОСТИ

Павловский автобусный завод «Группы ГАЗ» обновил базовую модель малого автобуса ПАЗ-3205

В марте Павловский автобусный завод представил обновлённую версию базовой модели малого автобуса ПАЗ-3205 и её модификаций. С начала второго квартала покупатели автобусов марки «ПАЗ» получают возможность заказать цветное решение экстерьера и интерьера (окраска кузова, включая пластиковые детали). Особое внимание обращено на эргономику рабочего места водителя. Например, переключатель поворотов и света фар перенесён на рулевую колонку, а наружные зеркала заднего вида имеют электрообогрев. В салоне установлена перегородка кабины водителя, над пассажирскими дверями – поручни, подготовлены места для рейсуказателей и модернизирован дизайн плафонов салона. ■

«Переходный период» Смоленского автовокзала

В 2007 - й год автовокзал Смоленска вошел несколько обновленным – после долгой процедуры арбитражный суд отменил на нем внешнее управление. Арбитражному управляющему удалось вывести автовокзал из кризиса и избежать банкротства этого важного для экономики города предприятия. Однако проблемы на автовокзале остались.

При подписании договоров с перевозчиками на новый срок автовокзал увеличил размер вознаграждения за диспетчерско - кассовое обслуживание с 15,8 % до 17 % (отметим, что это и так маленький процент – в Москве и некоторых других городах на отдельных автовокзалах, автостанциях и иных пунктах прибытия - отправления междугородных автобусов этот процент составляет 20 – 25 %, а кое – где доходит и до 30 %). Мера, конечно, не популярная, но вынужденная – увеличились расходы на электроэнергию и другие энергоносители, горюче - смазочные материалы. Необходима модернизация инфраструктуры автовокзала с целью повышения качества обслуживания и комфорта пассажиров, проведение комплекса антитеррористических мероприятий для повышения безопасности пассажиров, да и самих перевозчиков и их подвижного состава.

Это, понятно, требует дополнительных затрат. А откуда им взяться, если у предприятия средств хватало только для того, чтобы едва - едва свести концы с концами (недаром пришлось вводить внешнее управление). Дополнительные средства из областного бюджета (вокзал – собственность субъекта федерации) не выделялись.

Администрация Смоленской области решила передать автовокзал в аренду инвестору, который может обеспечить финансирование работ по восстановлению объекта, поднять качество предоставляемых услуг и, как следствие – увеличить доходность предприятия.

Однако инвестор – это не благотворительная организация. Он не будет вкладывать деньги в предприятие просто так, не рассчитывая на возврат вложенных средств в виде прибыли. А откуда ей взяться, если не увеличивать процент вознаграждения за обслуживание?

Причем автовокзал оказывает перевозчикам услуги не только по диспетчерско - кассовому обслуживанию. Это и эстакада для осмотра и мелкого ремонта транспортных средств, и медицинский осмотр – обязательное мероприятие, обеспечивающее безопасность, и предоставление мест отдыха пассажирам, ожидающим свои рейсы (что бывает особенно актуальным в мороз, дождь при сильном ветре и при другой непогоде). А услуги, оказанные пассажирам – это – косвенно – услуги, оказанные и перевозчикам. Ведь пассажир тоже выбирает, где и как ему лучше ожидать автобус – мерзнуть и мокнуть у столба или в тепле на автовокзале, с возможностью пользоваться развитой инфраструктурой.

Проблемы в другом. В частности, при неполной загрузке автобусов на вокзале ничто не мешает водителям остановиться за пределами вокзала и посадить дополнительных пассажиров, получив с них плату за проезд в свой карман. И это позволяет недобросовестным водителям договариваться с пассажирами о том, чтобы они не шли на вокзал, а собирались в конкретных местах за его территорией, где их посадят в автобус. Причем на Смоленском автовокзале эти посадки происходят у самого забора практически в 50 - и метрах от выездного шлагбаума. А доходы от перевозки таких пассажиров не получают ни перевозчик, ни автовокзал.

Ликвидировать такие точки могут (и должны) местные органы власти и самоуправляющиеся организации перевозчиков. Однако со стороны властей никаких попыток сделать это не видно, а местная организация автоперевозчиков «встала на дыбы», увидев в представленном проекте договора право автовокзала проверять в любой точке маршрута автобусы с целью выявления лиц, не купивших билетов на автовокзале, и установление штрафа за выявление таких пассажиров.

Казалось бы, это должно быть на руку перевозчикам – повысится доходность маршрутов, увеличится коэффициент использования подвижного состава, снизятся убытки. А перевозчики возражают. Почему? Не понятно. Они согласились на осуществление таких проверок «в специально оговоренных местах и только в черте города». Но что мешает водителю договориться о посадке «левых пассажиров» в месте, расположенном за последним из оговоренных мест проверки? Ничего.

Самое любопытное, что, даже если перевозчика автовокзал оштрафует, он легко возместит причиненный ущерб за счет того водителя, который допустил такое нарушение. Это прямо предусмотрено статьей 327 Трудового кодекса Российской Федерации, так как этот штраф – ущерб, причиненный предприятию по вине его работника и он подлежит возмещению в пределах его среднего месячного заработка, причем за каждый случай такого штрафа. И когда недобросовестный водитель, по вине которого предприятие оштрафуют, получит в день выплаты зарплаты на руки сумму, меньшую на размер уплаченных по его вине штрафов, он в следующий раз задумается – а стоит ли вновь допускать нарушения маршрута, если это больно бьет по своему карману.

Однако работодатели не хотят взыскивать уплаченные штрафы с водителей – видимо, боятся, что водители уйдут работать к конкурентам. Это опасение представляется напрасным, так как у конкурентов такие же проблемы – их водители перейдут к первым. Кроме того, парк подвижного состава у конкурентов тоже не резиновый и принимать на работу новых людей при полном штате не будет никто – невыгодно.

Кроме того, на Смоленском автовокзале имеются далеко не все помещения и службы, обязательные для автовокзалов вообще. Так, согласно п. 54 Временных правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации, утвержденных Первым заместителем Министра транспорта республики А.П. Насоновым 29 сентября 1997 года, на автовокзалах оборудуются:

- зал ожидания пассажиров;
- камера хранения багажа, включая автоматизированную секцию;
- справочное бюро;
- буфет;
- аптечный киоск;
- почта, телефон;
- пункт медицинской помощи;
- комната матери и ребенка;
- комната отдыха для водителей и кондукторов;
- диспетчерская;
- пункт охраны общественного порядка;
- служебные помещения для работников;
- пункт осмотра транспортных средств.

Сейчас на вокзале отсутствуют комната матери и ребенка, пункт охраны общественного порядка, почта и телефон, несмотря на то, что решение перечисленных вопросов отнесено к совместному ведению России и субъектов федерации, а работа милиции общественной безопасности, осуществляющей обеспечение охраны общественного порядка, финансируется из местного бюджета.

В настоящее время охрана общественного порядка на автовокзале осуществляется силами частного охранного предприятия, выделяющего одного охранника в смену (на 4000 квадратных метров здания автовокзала). Хорошо, что пока не происходило серьезных инцидентов, которые один человек

пресечь не сможет. А регулярные карманные кражи кошельков и мобильных телефонов вообще остаются практически без реагирования – пассажиры, как правило, спешат и куда-либо идти подавать заявление, да еще в расстроенном состоянии, у пострадавших нет времени, да и не очень хочется. Поэтому необходимо создавать пункт милиции на вокзале.

Также нужно провести комплекс мероприятий по обеспечению защиты от угроз террористических актов как самого вокзала, так и его работников и пассажиров. В настоящее время на вокзале отсутствует надлежащая система предупреждения террористических проявлений, даже отсутствуют элементарные камеры видеонаблюдения за порядком в помещениях автовокзала и на перронах посадки и высадки.

Эти мероприятия проводить придется, тем более, что в феврале 2007 года принят Федеральный закон «О транспортной безопасности», который придется исполнять! На выполнение мероприятий, предусмотренных указанным законом, отведено полгода, по истечении этого срока закон ступит в силу и должен исполняться в полном объеме всеми участниками транспортной инфраструктуры, к которым относятся автовокзалы. И за неисполнение закона наступит ответственность.

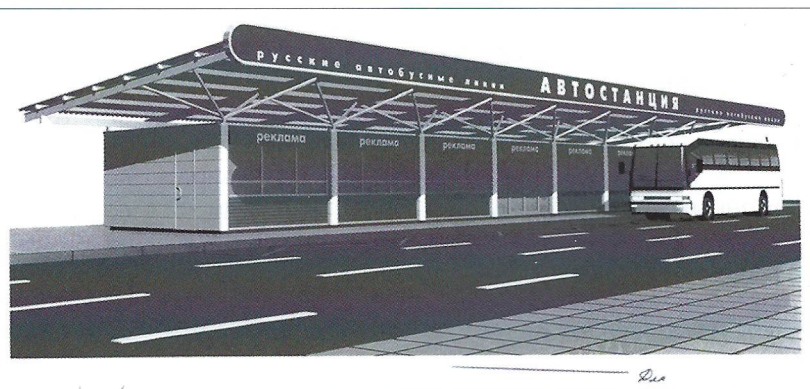
Для выполнения этих мероприятий требуются деньги, и не малые. Откуда же их брать, если не из доходов предприятия? А откуда они появятся, если перевозчики не желают возместить вокзалу его затраты в форме отчислений за диспетчерско-кассовое обслуживание? ■

Игнатов В. Г.

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

В целях улучшения качества обслуживания пассажиров ООО «Русские Автобусные Линии» в ближайшее время открывает в Москве новый пункт прибытия и отправления автобусов на Уральской улице у дома № 1 (рядом со станцией метро «Щелковская»), на который будут прибывать автобусы из Ивановской, Ярославской, Кировской и других областей, расположенных к северо-востоку от Москвы.

Также в 2007-м году планируется открыть новую автобусную станцию на Варшавском шоссе у дома № 160 (около станции метро «Анино») для приема автобусов, осуществляющих перевозки между Московской и Тульской областью, а также в южном направлении по трассе М – 4 «Дон». Это позволит упорядочить перевозки, которые, в настоящее время, выполняются нелегально региональными перевозчиками от различных пунктов на Варшавском шоссе. ■



Предпроектное предложение по размещению Автостанции «Анино»:
(Эксплуатирующая организация ООО «Русские Автобусные Линии»)

Здание располагается вблизи ст. м. «Анино»
Площадь застройки – 149м²
Строительный объем – 462м³
Площадь под благоустройство – 288м²
Этажность – 1



От редакции: В адрес НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» поступают претензии от ряда должностных лиц транспортных государственных организаций, а также от нескольких региональных отделений Российского Автотранспортного Союза по поводу поддержки Партнерством Автовокзалов городов Иванова и Смоленска, которые в 2007 г. увеличили проценты за диспетчерско-кассовое обслуживание и другие услуги автовокзала для перевозчиков. Чтобы внести ясность в этот вопрос, мы обратились к Председателю Правления НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» Лорану Б.О. с просьбой изложить позицию Партнерства.

Корр.: Недовольство перевозчиков увеличением процента обусловлено тем, что тарифы на междугородные маршруты устанавливает каждый регион и, при этом, в расчете закладывается фиксированный процент за услуги автовокзала. То есть, увеличение процента автовокзалом самостоятельно сразу ухудшает доходность перевозчика, что последнее, естественно, не устраивает. Почему Вы, как некоммерческая организация в сфере транспорта, одобряете действия Автовокзалов а не защищаете перевозчиков.

Лоран Б.О.: Вы ставите вопрос с той стороны с которой удобно чиновникам, далёким от знания реальной ситуации, размахивать флагом защитников прав перевозчиков. Давайте все разложим по полкам и вместе увидим, что происходит на тротуаре живьем, а не мерещится в чиновничьих кабинетах.

Первое: Кто из перевозчиков недоволен? Отвечаю – это ряд предприятий государственной формы собственности либо региональные ассоциации транспортников членов РАСа, у которых появился повод вспомнить о своей основной функции, для которой они создавались. Частники то же были недовольны, но после выяснения конкретных проблем мы пришли к взаимопониманию:

Корр.: Почему частники поддержали эту ситуацию?

Лоран Б.О.: Здравый смысл, если он не замутнен амбициями прошлого величия, всегда побеждает. В большинстве городов, помимо автовокзалов, существуют альтернативные места посадки – высадки пассажиров, на которых обслуживаются те же маршруты. Эти точки, в большинстве, нелегальные. Соответственно, тарифы, установленные регионами, на них не соблюдаются. Идет обыкновенный демпинг.

Автовокзал в этой ситуации, естественно, борется за пассажиропоток. И если пресечением нелегального извоза должны заниматься соответствующие силовые ведомства, то автовокзал борется исключительно рыночными механизмами: повышение качества услуг, предоставляемых пассажирам и перевозчикам, модернизация оборудования, АСУ, спецодежда и связь персонала, содержание объекта в чистоте и порядке, безопасность и страхование пассажиров и т.д.

Это все большая затратная часть автовокзала. И современный пассажир, естественно, тяготеет к цивилизованному обслуживанию. Следовательно, ав-

товокзал, увеличивая расходы и привлекая новый пассажиропоток, увеличивает перевозчику емкость автобусов и его доход.

А теперь давайте посмотрим – Ивановский А/в процент с 15 увеличивает до 17 – то есть всего на 2%, а Смоленский с 15,8 до тех же 17 – то есть на 1,2%. Рост по перевезенным пассажирам составил от 5 до 15% по сравнению с таким же периодом прошлого года. Увеличение дохода транспортных предприятий – на лицо. Это увеличение перекрывает автовокзальный процент (его увеличение) в десятки раз. Больше того, сейчас активно идет работа по оптимизации расписания этих автовокзалов, а это снизит затраты транспортных предприятий на невостребованные рейсы, что также увеличит их доходность.

Корр.: А транспортные ГУПы и МУПы убедились в этом?

Лоран Б.О.: Не все. Нужно время чтобы смириться с тем, что ты не прав, и убедиться в правоте другого. Поэтому мы не вступаем в перепалку, а доказываем свою правоту живыми примерами, цифрами, результатами.

Второе: когда считался тариф в регионе, кто-нибудь учитывал, что пассажиропоток автовокзала - это 40% объема, а остальные 50-60% на других точках? А кто-нибудь учитывал, что заполнение автобусов на автовокзале - около 50%?

Это, к сожалению, не учитывалось. И перевозчик, во многих случаях, работает через автовокзал и, частично, через другие пункты, чтобы выжить. Вот когда автовокзал проблему загрузки решает сам, тогда перевозчик не выживает, а работает, как полноценное транспортное предприятие.

И спросите любого вменяемого перевозчика - сколько он готов отдать процентов с тарифа, если его рейс будет заполнен постоянно на 90-95%? Поверьте - сам вам предложит 30% и скажет «спасибо» за то, что автовокзал снял с него огромную проблему – где набрать необходимое количество пассажиров, чтобы не уйти по рейсу в минус, да еще обеспечил рейс в стабильный плюс.

Третье: Подумайте, почему в Калужской области на Автовокзале г. Калуги в 2006 г. подняли процент – и ничего, все операторы согласны. В Москве на автостанциях «Красногвардейская» и «Теплый Стан» его подняли до 20% и также все нормально.

Отвечу так: перевозчики умеют считать свои деньги и принимать правильные решения. Почему тогда такой ажиотаж вокруг Ивановского и Смоленского автовокзалов? Ответ напрашивается сам собой – значит, это нужно некоторым кланам, которые не хотят улучшения транспортного обслуживания населения и преследуют только свои корыстные интересы.

И четвертое: Тем чиновникам которые возмущаются увеличением процента автовокзала, пора уже понять, что не все существующие законы совершенны. Пусть они большее внимание уделяют именно тому вопросу, который не дает стабильно развиваться рынку перевозок а именно пресечению нелегального извоза. ■

И.В. Баранова



Марчук И.Д. Президент Российского
Автотранспортного Союза

15 февраля 2007 года в Российском Автотранспортном Союзе состоялось заседание «Круглого стола» по теме: «Региональные аспекты развития грузового автотранспорта в рамках реализации Транспортной стратегии. Сертификация услуг автомобильного транспорта». Участники обсудили ряд вопросов развития грузового автотранспорта в рамках Транспортной стратегии Российской Федерации и вопросы повышения качества транспортных услуг, при этом было отмечено, что автомобильный транспорт в регионах обеспечивает потребность экономики и населения в перевозках, служит материальной базой формирования их социально-экономического развития регионов, а также государства в целом.

Парк грузовых автотранспортных средств в регионах постоянно увеличивается, однако эффективность и безопасность его работы снижаются. Растет потребность в дополнительной пропускной способности автомобильных дорог. Расширяются масштабы теневого рынка, действующее налоговое законодательство создаёт неравные условия конкуренции. Издержки экономики автомобильных перевозок превышают суммарные издержки на все виды транспорта - такова характеристика рынка грузовых автотранспортных услуг сегодня.

Позицию органов государственной власти к автотранспортной деятельности сформировал рынок автотранспортных услуг, на котором предложения автотранспортных услуг значительно опережают спрос. Доставка произведенного продукта и других грузов в стране гарантируется, а затратная часть такой работы беспокоит ни у кого не вызывает, что не может не сказаться на транспортной составляющей в конечной цене товара и снижении конкурентоспособности российской экономики.

Отсутствие норм и регламентов работы на многих участках транспортной деятельности сдерживают реализацию давно назревшей потребности в упорядочении автотранспортных перевозок, повы-

шении качества услуг, прежде всего, на пассажирском транспорте. Возникли серьезные вопросы к организации автобусного сообщения по международным и международным трассам, работе автовокзалов.

В связи с этим главной задачей в области автомобильного транспорта должно стать создание условий для повышения производительности субъектов всех форм собственности в сфере транспорта на основе развития инфраструктуры, информационных и транспортных технологий, обеспечивающих скорость и качество доставки грузов, доступность транспортных услуг населению и их качество. На данном этапе реализации Транспортной стратегии страны подходы к решению этой задачи и их воплощение в жизнь целесообразно начать с регионов России. Участники круглого стола, выразили единое мнение о необходимости:

- усиления взаимодействия органов власти и бизнеса в создании единых правил и норм отношений на рынке транспортных услуг;
- создания правовых механизмов автотранспортной и экспедиционной деятельности,
- развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающей снижение транспортных издержек и повышение роли автотранспортной деятельности в социально-экономическом развитии регионов и государства в целом;
- создания эффективной системы мониторинга, статистического учета и контроля деятельности транспортной и экспедиционной.

- Участники посчитали целесообразным.

1. Довести до руководителей федеральных и региональных органов исполнительной власти озабоченность транспортного сообщества недостаточным вниманием к автотранспортной деятельности и недооценкой ее роли в социально-экономическом развитии регионов и государства в целом.

2. Принять к сведению информацию о подготовленном Правительством Москвы проекте городской целевой программы реализации транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на 2007- 2009 годы.

3. Рекомендовать руководителям союзов и ассоциаций автомобильного транспорта, транспортным и экспедиционным компаниям:

Инициировать в регионах рассмотрение вопросов комплексного развития транспортной системы, создание союзов и ассоциаций, объединяющих грузовые автотранспортные предприятия и экспедиционные компании, укрупнение, где это необходимо, предприятий пассажирского автотранспорта;

- принимать активное участие в подготовке и реализации региональных проектов, направленных на упорядочение грузовых перевозок, развитие транспортно-экспедиционной деятельности, процессов логистики и информатики, совершенствование перевозок пассажиров в городах и международном сообщении, а также на ускоренное восстановление и развитие транспортной инфраструктуры, с целью выработки эффективных механизмов реализации

Транспортной стратегии и планов социально-экономического развития в регионах.

4. Обратиться к органам государственной власти субъектов Российской Федерации с просьбой полнее использовать потенциал союзов и ассоциаций в саморегулировании автотранспортной деятельности, развитии системы добровольной сертификации транспортных услуг, в том числе сертификации услуг автовокзалов и пассажирских автостанций, междугородных маршрутов для повышения качества услуг в этом виде сообщений, упорядочении и развитии сети междугородных (внутренних) и международных перевозок пассажиров, инфраструктуры и других систем обеспечения работы автомобильного транспорта, грузовых и пассажирских

терминалов (автовокзалов), реализации приказа Минтранса России от 14 августа 2003 года №178 «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации».

5. Поддержать предложение руководителей ряда автовокзалов и пассажирских автостанций об образовании Общественного совета по вопросам функционирования и развития автовокзалов, высказанные на совещаниях руководителями автовокзалов Центрального федерального округа. ■

*Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»*

Выполнение Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»

В условиях стремительного увеличения численности автомобильного транспорта острой проблемой продолжает оставаться низкий уровень безопасности дорожного движения. Одним из основных факторов, оказывающих значительное влияние на уровень аварийности, является психофизиологическое состояние водителей транспортных средств, которому, к сожалению, не уделяется должного внимания как при проведении медкомиссий, обследовании лиц для допуска к управлению, так и непосредственно в процессе управления транспортным средством. Эти и другие проблемы безопасности дорожного движения нашли свое отражение в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах».

Основными целями Программы являются сокращение количества лиц, погибших и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Это позволит Российской Федерации приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности и уменьшить социальную остроту проблемы. Приоритетными условиями достижения целей Программы являются предупреждение опасного поведения участников дорожного движения и развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении.

Решению поставленных в Программе задач было посвящено межотраслевое рабочее совещание с участием представителей Минтранса России, МВД России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Российского автотранспортного союза, ОАО «НИИАТ», ГУ «Институт управления на транспорте», ГУП «Мосгортранс», ГУП МО «Мострансавто», ХК ЗАО «Совтрансавто», ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»,

Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, МФТИ, отраслевых средств массовой информации, организованное членом РАС - ЗАО «НЕЙРОКОМ».

Предприятием ЗАО «НЕЙРОКОМ» на основе многолетних исследований разработано комплексное решение по обеспечению безопасности дорожного движения, включающее в себя:

профессиональный подбор водителей на базе универсального психодиагностического комплекса (УПДК-МК),

проверку функционального состояния водителя - предрейсовый контроль, осуществляемый автоматизированной системой экспертного определения состояния здоровья (ЭКОЗ),

осуществление непрерывного контроля состояния водителя во время движения при помощи системы поддержания работоспособности водителя («Вигитон») и повышение профессионально важных психологических качеств водителя на тренажере ТА-2.

Российский автотранспортный союз считает целесообразным рассмотреть возможность внедрения на предприятиях автомобильного транспорта инструментального контроля профессионально важных качеств водителей, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров.

По вопросам получения дополнительной информации и приобретения указанной продукции обращаться в Российский автотранспортный союз. ■

*Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»*

Совещание в Российском автотранспортном союзе

5 апреля 2007 г. состоялось совещание по инициативе Российского автотранспортного союза (далее РАС) по вопросу: «Повышение качества пассажирских перевозок в междугороднем сообщении». На совещание были приглашены руководители и представители автовокзалов региональных организаций, представители Некоммерческого Партнерства Единая Транспортная Система « Российские Автобусные Линии», члены Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков, представители Федеральной службы по надзору за транспортом и другие заинтересованные лица.

С вступительным словом к приглашенным обратился Президент РАС Марчук Д.И.

В своём выступлении он рассказал, что на сегодня представительства РАС находятся в 79-и субъектах Российской Федерации и объединяют в своем составе 150 организаций. Коротко проинформировал о состоянии дел в РАС на текущий момент, сообщил о том, что в настоящее время находится на утверждении в Комитете по транспорту и связи Госдумы новый устав РАС. Особое внимание присутствующих он обратил на то, что в принятом недавно Законе о транспортной безопасности основные вопросы обеспечения безопасности возложены на автовокзалы. В связи с этим, необходимо всё больше уделять внимания вопросам проведения сертификации автовокзалов, для повышения их статуса. Был поднят вопрос о создании координационного совета автовокзалов, который бы занялся решением вопросов координации деятельности между вокзалами. Присутствующие были проинформированы о том, что общая конференция РАС по итогам работы будет проведена в этом году с 26 по 30 июня в г. Сочи.

С основным докладом выступил помощник Президента РАС Ганин В.В. В своем докладе «О повышении качества пассажирских перевозок в междугороднем сообщении» он отметил, что в современных условиях постоянно повышаются требования к качеству пассажирских перевозок, постепенно улучшается комфортность междугородних и международных транспортных средств, должно улучшаться и качество обслуживания пассажиров на автовокзалах. Ведь именно с них начинается общение с пассажирами и соответственно для них, это 1-ый критерий оценки. На сегодняшний день автовокзалы не соответствуют предъявляемым требованиям к качеству обслуживания пассажиров на современном уровне. Представляется необходимым утвердить единый подход к этим позициям, разработать соответствующий ГОСТ, в котором оговорить все требования, предъявляемые к автовокзалам на современном этапе. Пришло время решать вопросы.

Предоставления качественных услуг, сертифицировать автовокзалы, ставить решение проблем на цивилизованный рыночный принцип. Это касается и удобства расписания, и создание единой диспет-

черской системы, и доступности приобретения билетов, и подтверждения технической исправности транспорта и стремления к созданию единой системы продажи билетов и многое другое. В завершении прозвучало предложение создать при РАС «Общественный Совет», который бы координировал все эти процессы.

Далее выступили:

- исполнительный директор Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков Левшаков С.Ф., который рассказал о работе своей организации по вопросам взаимодействия в регионах перевозчиков и автовокзалов. Он предложил уйти от централизованного тарифа, и оставить его на усмотрение регионов, что позволит им самостоятельно регулировать его величину в зависимости от местных условий.

- генеральный директор «Кубаньпассажиравтосервис» Непокупной А.В. поднял вопрос о работе автовокзалов с администрацией и с перевозчиками. Он отметил, что перевозчики пока мало участвуют во всех проводимых мероприятиях. Он так же отметил, что хотелось бы устранить проблемы в тарифах между областями, краями и т. д. Так же он обратил внимание на то, что в регионе не решен вопрос радиосопровождения автобусных перевозок.

- руководитель научно-методического центра РАС Гацулов В.В. рассказал, что для повышения качества обслуживания и обеспечения безопасности пассажиров нужно проводить добровольную сертификацию автовокзалов. Качество обслуживания зависит и от перевозчика при сертификации маршрутов. Он подчеркнул, что при перезаключении договоров с перевозчиками обязательно согласовывать паспорт маршрутов.

- заместитель директора Щелковского автовокзала ГУП Мострансавто Шилов А.С. сообщил, что на сегодняшний день в ГУП Мострансавто из 5 предприятий (Щелковский, Измайловский, Выхинский, Тушинский автовокзалы и Кузьминки-пункт) услуги сертифицированы только на Щелковском автовокзале, да и то только по 8-ми позициям. Необходимо обязательно проводить сертификацию, так как она позволяет наилучшим образом учитывать требования пассажиров, перевозчиков, администрации вокзалов в повышении качества автобусных перевозок.

- начальник отдела Федеральной службы по надзору за транспортом Жуков С. А. проинформировал, что поступает много жалоб на качество обслуживания пассажиров, зачастую извлечение прибыли превалирует над заботой о пассажирах. В настоящее время разрабатывается документ по проведению всесторонних проверок исполнительными органами по всему комплексу вопросов, связанному с организацией перевозок. Он призвал обязательно доводить до Федеральной службы по надзору за транспортом информацию о нелегаль-

ных перевозчиках, сообщать о перевозчиках, работающих без согласованных паспортов маршрутов, для дальнейшего принятия мер к пресечению их деятельности.

- Генеральный директор ГУП «Владимиравтовокзал» Каленов В.В. призвал теснее сотрудничать между собой всем организациям, занимающимся перевозками. Только совместная работа автовокзалов, перевозчиков и администрации могут решить возникающие проблемы цивилизованным путем и с наивысшей эффективностью.

- Начальник транспортного отдела РАС Лагутин В.В. предложил вниманию присутствующих проект Положения об Общественном Совете по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе.

В заключении Президент РАС Марчук Д.И. подвел итоги совещания, и пожелал всем его участникам успехов в дальнейшей совместной работе. ■

**Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»**

Нормативные документы

19 января 2007 года Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации приняла в третьем чтении законопроект «О транспортной безопасности».

Закон создает правовые основы безопасности на транспорте в целях обеспечения защиты от актов незаконного вмешательства, к которым, в частности, отнесены и разного рода террористические проявления. В нем предусмотрено проведение оценки уязвимости объектов транспорта и его инфраструктуры от терактов.

Вводятся такие понятия, как установление уровня безопасности на транспорте, предусмотрены различные уровни безопасности в транспортном комплексе - их перечень и порядок объявления при изменении степени угрозы совершения акта, незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса устанавливаются Правительством России.

Также в принятом документе содержится перечень ограничений при приеме на работу, связанную с обеспечением безопасности на транспорте. Например, на работу не могут приниматься лица, имеющие непогашенную или не снятую судимость за совершение умышленного преступления; состоящие на учете по поводу психических заболеваний, алкоголизма или наркомании; досрочно уволенные с государственной службы, в том числе из правоохранительных органов, за совершение дисциплинарных проступков, грубые нарушения дисциплины.

Перечень работ, профессий и должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается Правительством России.

Закон предполагает создание единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе централизованных баз персональных данных о пассажирах.

2 февраля 2007 года закон одобрен Советом Федерации, а 9 февраля подписан Президентом.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Принят
Государственной Думой
19 января 2007 года
Одобен
Советом Федерации
2 февраля 2007 года

Статья 1. Основные понятия

В целях настоящего Федерального закона используются следующие понятия:

- 1) акт незаконного вмешательства - противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий;
- 2) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;
- 3) компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности - федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности;
- 4) обеспечение транспортной безопасности - реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства;
- 5) объекты транспортной инфраструктуры - технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование;
- 6) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств - определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства;

7) перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю);

8) специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности - юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

9) субъекты транспортной инфраструктуры - юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

10) транспортная безопасность - состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

11) транспортные средства - воздушные суда, суда, используемые в целях торгового мореплавания или судоходства, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в значениях, устанавливаемых транспортными кодексами и уставами;

12) транспортный комплекс - объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства;

13) уровень безопасности - степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства.

Статья 2. Цели и задачи обеспечения транспортной безопасности

1. Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства от актов незаконного вмешательства.

2. Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

- 1) нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- 2) определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- 3) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- 4) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- 5) разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- 6) разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- 7) подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;
- 8) осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- 9) информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

Статья 3. Принципы обеспечения транспортной безопасности

Основными принципами обеспечения транспортной безопасности являются:

- 1) законность;
- 2) соблюдение баланса интересов личности, общества и государства;
- 3) взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;
- 4) непрерывность;
- 5) интеграция в международные системы безопасности;
- 6) взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Статья 4. Обеспечение транспортной безопасности

1. Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

2. Объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти, определяются федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

3. Государственный контроль и надзор в области обеспечения транспортной безопасности осуществляются уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 5. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства

1. Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

2. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности, организациями и подразделениями федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности на основе публичного договора по тарифам, устанавливаемым федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять правовое регулирование в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги) и контроль за их применением.

3. Результаты проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утверждаются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.

4. Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств являются информацией ограниченного доступа. Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, указанных в части 2 статьи 4 настоящего Федерального закона, являются сведениями, составляющими государственную тайну.

Статья 6. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

1. Количество категорий и критерии категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливаются в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере экономического развития.

2. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществляется компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.

3. Категорированные объекты включаются в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, ведение которого осуществляют компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Статья 7. Уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

1. В целях принятия мер по обеспечению транспортной безопасности устанавливаются различные уровни безопасности в транспортном комплексе.

2. Перечень уровней безопасности и порядок их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Статья 8. Требования по обеспечению транспортной безопасности

Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности, предусмотренные статьей 7 настоящего Федерального закона, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливаются Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере экономического развития. Указанные требования являются обязательными для исполнения всеми субъектами транспортной инфраструктуры.

Статья 9. Планирование и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

1. На основании результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Указанные планы предусматривают систему мер по обеспечению транспортной безопасности. Порядок разработки указанных планов устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

2. Планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утверждаются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.

3. Сведения, содержащиеся в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, являются информацией ограниченного доступа. Сведения, содержащиеся в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, указанных в части 2 статьи 4 настоящего Федерального закона, являются сведениями, составляющими государственную тайну.

4. Реализация планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществляется субъектами транспортной инфраструктуры, а в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, субъектами транспортной инфраструктуры совместно с органами государственной власти или органами местного самоуправления либо исключительно органами государственной власти.

Статья 10. Ограничения при приеме на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности

1. На работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, не принимаются лица:

- 1) имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления;
- 2) состоящие на учете в учреждениях органов здравоохранения по поводу психического заболевания, алкоголизма или наркомании;

3) досрочно прекратившие полномочия по государственной должности или уволенные с государственной службы в том числе из правоохранительных органов, органов прокуратуры или судебных органов, по основаниям, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации связаны с совершением дисциплинарного проступка, грубым или систематическим нарушением дисциплины, совершением проступка, порочащего честь государственного служащего, утратой доверия к нему, если после такого досрочного прекращения полномочий или такого увольнения прошло менее чем три года;

4) в отношении которых по результатам проверки, проведенной в соответствии с Законом Российской Федерации от 18 апреля 1991 года N 1026-1 «О милиции», имеется заключение органов внутренних дел о невозможности допускать этих лиц к осуществлению деятельности, связанной с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни или здоровья человека, а также для окружающей среды.

2. Перечень работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 11. Информационное обеспечение в области транспортной безопасности

1. В целях осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере информационных технологий и связи, создается единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности, являющаяся собственностью Российской Федерации.

2. Информационная система, указанная в части 1 настоящей статьи, состоит, в том числе, из автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах. Такие базы формируются при осуществлении следующих видов перевозок:

- 1) внутренние и международные воздушные перевозки;
- 2) железнодорожные перевозки в дальнем следовании;
- 3) международные перевозки морским, внутренним водным и автомобильным транспортом;
- 4) перевозки железнодорожным, морским, внутренним водным и автомобильным транспортом по отдельным маршрутам, определенным Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

3. Автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах формируются на основании информации, предоставленной:

- 1) субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками;
- 2) федеральными органами исполнительной власти;
- 3) иностранными государствами и организациями в рамках международного сотрудничества по вопросам обеспечения транспортной безопасности.

4. Информационные ресурсы единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности являются информацией ограниченного доступа.

5. При оформлении проездных документов (билетов) передаче в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах подлежат следующие данные:

- 1) фамилия, имя, отчество;
- 2) дата и место рождения;
- 3) вид и номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет);
- 4) пункт отправления, пункт назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный);
- 5) дата поездки.

6. Порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных устанавливается Правительством Российской Федерации.

7. Субъект транспортной инфраструктуры или перевозчик иностранного государства, являющиеся собственниками транспортного средства, которое выполняет международные перевозки пассажиров в Российскую Федерацию, и Российской Федерации и (или) через территорию Российской Федерации, либо использующие его на иных законных основаниях, обеспечивают передачу данных, содержащихся в проездных документах (билетах), в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах в соответствии с Федеральным законом от 27 июля 2006 года N 152-ФЗ «О персональных данных», настоящим Федеральным законом, если международными договорами Российской Федерации не установлено иное.

8. Контроль за соблюдением порядка передачи сведений, предусмотренных настоящей статьей, в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

Статья 12. Права и обязанности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков в области обеспечения транспортной безопасности

1. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики имеют право:

1) в установленном порядке получать от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти информацию по вопросам обеспечения транспортной безопасности;

2) вносить в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, предложения по обеспечению транспортной безопасности.

2. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны:

- 1) незамедлительно информировать в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти

осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;

2) выполнять предписания, постановления должностных лиц уполномоченных федеральных органов исполнительной власти об устранении нарушений требований по обеспечению транспортной безопасности в соответствии со статьей 8 настоящего Федерального закона;

3) оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, а также в ликвидации их последствий, установлении причин и условий их совершения.

3. Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики несут ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 13. Вступление в силу настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении ста восьмидесяти дней после дня его официального опубликования.

Президент
Российской Федерации
В.ПУТИН
Москва, Кремль
9 февраля 2007 года
N 16-ФЗ

Правительство Российской Федерации
одобрило транспортный законопроект. ■

НОВОСТИ

29 марта 2007 года Правительство Российской Федерации одобрило транспортный законопроект:

«Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации».

Проект федерального закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации» направлен на устранение правовых пробелов в этой сфере. Данный вид обслуживания охватывает более 85% перевозок пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом, на основании чего и возникла необходимость его отдельного законодательного регулирования. Учитывая особую социальную значимость данных перевозок, в большинстве стран мира эта деятельность подпадает под особый правовой режим, предусматривающий разумное сочетание механизмов свободного рынка с механизмами административного регулирования. Федеральное законодательство относит решение этих вопросов к компетенции субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. В то же время на федеральном уровне соответствующие полномочия законодательно до сих пор не определены. Именно поэтому субъекты Российской Федерации и муниципальные образования принимают правовые акты, которыми сами для себя определяют порядок формирования сети маршрутов регулярного сообщения и допуска хозяйствующих субъектов к выполнению регулярных перевозок. Но поскольку в федеральном законодательстве особенности организации рынка регулярных перевозок не отражены, правомочность этих актов очень часто оспаривается в судебном порядке. При этом, как показывает анализ судебной практики, одни и те же решения в одних регионах признаются законными, а в других – противоречащими федеральному законодательству в области защиты конкуренции. Все это свидетельствует о необходимости принятия рамочного закона, который бы устранил имеющиеся коллизии федерального законодательства. Этим целям отвечает представленный законопроект. Он устанавливает правовые основы единого рынка регулярных перевозок и определяет рамки полномочий органов власти различных уровней в области организации транспортного обслуживания населения. Законопроект направлен на развитие конкуренции перевозчиков как основного механизма повышения качества и эффективности пассажирских перевозок. С этой целью предусматривается особый порядок допуска хозяйствующих субъектов к осуществлению регулярных перевозок. Данный порядок является согласованным решением Минтранса России и Федеральной антимонопольной службы. Конкурсные процедуры отдают предпочтение тем перевозчикам, которые в наибольшей степени отвечают общественным интересам, т.е. обеспечивают приемлемое качество перевозок за приемлемую цену. Предлагаемый законопроект наделяет органы власти правом установления критериев конкурсного отбора перевозчиков с учетом местных условий. Вместе с тем в целях недопущения административного произвола законопроект определяет конечный перечень таких критериев. Специальная статья законопроекта посвящена решению проблемы демополизации рынка регулярных перевозок. В нее включены требования по организации маршрутной сети и проведению конкурсов, направленные на формирование конкурентной среды. Законопроект вводит норму, согласно которой выполнение регулярных перевозок может осуществляться только при условии заключения перевозчиками соответствующих договоров с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации или с органами местного самоуправления. В данных договорах должны устанавливаться условия транспортного обслуживания населения, ответственность за их выполнение и процедуры контроля. Указанный договор позволит местным органам власти реализовать свои полномочия в части организации транспортного обслуживания населения. Сегодня у них существуют только обязанности перед населением, а реальные механизмы воздействия на перевозчиков, особенно в части, так называемых «коммерческих» перевозок практически отсутствуют. ■

Целевая рассылка издания

- Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
- Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
- Государственная Дума РФ – Комитет по энергетике, транспорту и связи;
- Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;
- Управления Федеральной службы безопасности регионов Российской Федерации (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
- Генеральная прокуратура Российской Федерации;
- Министерство внутренних дел Российской Федерации;
- Администрации регионов Российской Федерации;
- Министерства, департаменты и комитеты транспорта регионов Российской Федерации;
- Управления внутренних дел регионов Российской Федерации;
- Мэрия города Москвы;
- Прокуратура города Москвы и ее административных округов;
- Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;
- Департамент транспорта и связи города Москвы;
- Префектуры административных округов города Москвы;
- Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;
- Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;
- Московский Транспортный Союз;
- Члены некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии»;
- Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородние маршруты;
- Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;
- Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;
- Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);
- Национальный фонд защиты прав потребителей;
- Отечественные производители автобусов;
- Зарубежные производители автобусов.



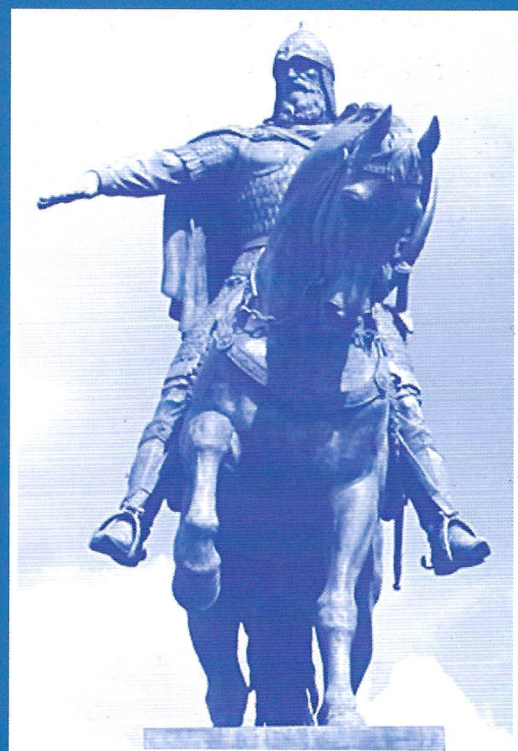
МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ



«Московский транспортный союз» учрежден в декабре 2003 года при поддержке Департамента транспорта и связи г. Москвы в целях координации предпринимательской деятельности лиц, осуществляющих различные виды транспортных перевозок, а также предоставления защиты их общих экономических и социальных интересов, совершенствования транспортной инфраструктуры региона, наиболее полного удовлетворения спроса в перевозках потребителей транспортных услуг.

«Московский транспортный союз» объединяет коммерческих операторов, среди которых такие крупные компании как ГУП «Мосгортранс», ГУП «Мосавтотранс», ОАО «Группа «Автолайн», «Новая транспортная компания» (торговая марка «Новое желтое такси»), осуществляющие следующие виды транспортных услуг: пассажирские перевозки, заказ такси и таксомоторные перевозки, грузовые перевозки, междугородние и международные автобусные перевозки и другие.

Адрес: 119034, Москва,
ул. Остоженка, д.30, стр.3
Тел.: 203-10-49, факс: 637-70-98
info@mtsouz.ru





группа
АВТОЛАЙН

Завершился 45-й городской конкурс московских водителей «За безопасность движения»



Московское УГИБДД совместно с городским комитетом профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства завершило проведение 45-го городского конкурса московских водителей «За безопасность движения». Победителем в командном зачете среди предприятий профсоюза работников автомобильного транспорта стал коллектив ООО «Север-Авто» (ОАО Группа «Автолайн»), которому будет вручен почетный диплом, переходящий кубок жюри конкурса, а также специальный переходящий кубок городского комитета профсоюзов работников автомобильного транспорта.

